This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at http://books.google.com/

Google

A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse http://books.google.com

TA
2
.A6.
no. 52
pt. 2

ANNALES

DES

PONTS ET CHAUSSÉES

LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS, ETC.

6e SÉRIE

TOME II *bis*

1882

2e SEMESTRE

PARIS, IMPRIMERIE LALOUX FILS ET GUILLOT

7, rue des Canettes, 7

ANNALES

DES

PONTS ET CHAUSSÉES

MÉMOIRES ET DOCUMENTS

RELATIFS

A L'ART DES CONSTRUCTIONS

ET AU SERVICE DE L'INGÉNIEUR

LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS ET AUTRES ACTES

CONCERNANT

L'ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSÉES

LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS, ETC.

6e SÉRIE

TOME II *bis*

1882

2e SEMESTRE

PARIS

DUNOD, ÉDITEUR

LIBRAIRE DES CORPS DES PONTS ET CHAUSSÉES, DES MINES
ET DES TÉLÉGRAPHES

Quai des Augustins, n° 49

LOIS.

(N° 322)

[22 août 1881.]

Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local de Tarascon-sur-Ariège vers Saurat.

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de l'Ariège, d'un chemin de fer d'intérêt local à voie étroite, partant de la gare de Tarascon-sur-Ariège, sur la ligne du Midi, passant par ou près d'Arignac et de Bédeilhac et aboutissant à Saurat.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit chemin ne sont pas accomplies dans le délai de dix-huit mois à partir de la date de la présente loi.

Art. 2. — Le département de l'Ariège est autorisé à pourvoir à l'exécution de la ligne dont il s'agit, comme chemin d'intérêt local suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux conditions de la convention passée le 15 juin 1880 avec le sieur Amiel, ainsi que du cahier des charges annexé à cette convention.

Des copies certifiées de ces conventions et cahier des charges resteront annexées à la présente loi.

Art. 3. — La convention précitée du 15 juin 1880 et le cahier des charges y annexé ne seront passibles que du droit d'enregistrement fixe de 1 franc.

. . . . . .

CONVENTION.

L'an mil huit cent quatre-vingt et le quinze juin, entre M. *Ernest Girard*, Préfet de l'Ariège, agissant au nom et pour le compte du département, en vertu de la délibération du conseil général de l'Ariège en date du vingt et un août mil huit cent soixante-dix-neuf,

D'une part ;

Et M. *Jean Amiel*, ingénieur civil, demeurant à Tarascon (Ariège), agissant

153267

en celui de M. *Édouard Goudchaux*, demeurant à Paris, rue

irt,

t convenu ce qui suit :

Le Préfet de l'Ariège concède à M. *Amiel* le chemin de fer à *Chemin de fer d'intérêt local de Tarascon à Saurat*, partant arascon (ligne du Midi), passant par ou près Arignac, Bédeilhac-utissant à Saurat ; le tout aux clauses et conditions du cahier des du 10 juin 1880, annexé au présent traité.

e son côté, M. *Amiel* s'engage à exécuter et à exploiter ledit qui fait l'objet de la présente concession, dans un délai de dix-tir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

définitifs devront être déposés dans le délai de trois mois à d'utilité publique.

convention est faite sans subvention de la part des communes, ou de l'État. Le concessionnaire ne s'interdit pas, toutefois, le les sommes qui pourraient être souscrites par les communes ers, par le département ou par l'État pour l'exécution des tra-

présente convention est faite pour quatre-vingt-dix-neuf ans, partir de la date du décret qui approuve la concession (article 35 harges). A l'expiration de ce délai, le chemin de fer et ses dépen-es devront être en bon état d'entretien, deviendront la propriété t, sans que ce dernier ait à donner à la compagnie concession-demnité.

cerne les objets mobiliers, matériaux et combustibles, le départ-u, si la compagnie le requiert, de reprendre tous ces objets sur en sera faite à dire d'experts et sous la réserve prévue au der-de l'article 36 du cahier des charges.

es frais de timbre et d'enregistrement du présent traité et du ges annexé seront supportés par le concessionnaire.

rties contractantes, signé, lecture faite,

Signé AMIEL.
Signé E. GIRARD.

CAHIER DES CHARGES (*).

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Partant de la gare de Tarascon (ligne du Midi), le tracé emprunte, r de 410 mètres, l'assiette du chemin latéral qui borde le côté

---

des charges est identique à celui du chemin de fer d'intérêt y à Trévoux (*Annales* 1880, p. 663), sauf pour les articles qui

droit de la station jusqu'au ruisseau de la Courbière, qu'il franchit en aval du moulin de Céré, et se maintient, à partir de ce point jusqu'au pont d'Arignac, sur le bord de l'accotement du chemin d'intérêt commun de Tarascon à Arignac et à Foix.

A partir du pont d'Arignac, il se developpe sur le flanc gauche du coteau qui domine la vallée, en remontant le cours d'eau qui anime les nombreuses usines à plâtre que la voie ferrée projetée doit relier à la gare de Tarascon.

Parvenu à l'entrée de la gorge de Bataillet, il se rejette sur la rive droite pour desservir les carrières et les usines de la société plâtrière toulousaine, et se reporte de nouveau en amont de ces usines sur la rive opposée, où il se maintient jusqu'au défilé du moulin de Carbonne, qu'il franchit en traversant deux fois le cours d'eau, pour atteindre, à la rencontre de la route départementale n° 3, de Saint-Girons à Quillan, le point extrême de son parcours.

Sa longueur totale est de 6 460^{m},54.

Il traverse le territoire des communes de Tarascon, Surbac, Arignac, Bedeilhac et Saurat.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans un délai de six mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique et terminés, à partir de la même époque, dans un délai de dix-huit mois.

Art. 3 à 5. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

Art. 6. — Les terrains seront acquis, les ouvrages d'art et les terrassements seront exécutés et les rails seront posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

Le concessionnaire sera tenu d'exécuter à ses frais une seconde voie lorsque la recette brute kilométrique aura atteint le chiffre de 35 000 francs pendant une année.

En dehors du cas prévu par le paragraphe précédent, il pourra, à toute époque de la concession, être requis par le Préfet, au nom du département, et par le Ministre des Travaux Publics, au nom de l'État, d'exécuter et d'exploiter une seconde voie sur tout ou partie de la ligne, moyennant le remboursement des frais d'établissement de ladite voie.

Si les travaux de la double voie requise ne sont pas commencés dans le délai de six mois, et terminés dans le délai de dix-huit mois à partir de la notification de la décision qui les aura prescrits, l'Administration pourra mettre le chemin de fer tout entier sous séquestre et exécuter elle-même les travaux.

Les terrains acquis pour l'établissement du chemin de fer ne pourront pas recevoir une autre destination.

Art. 7. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre à 1^{m},01.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 2 mètres.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast sera de 0^{m},60 au moins.

L'épaisseur de la couche de ballast sera d'au moins 0^{m},30 et l'on ménagera au pied de chaque talus du ballast une banquette de 0^{m},25 de largeur.

Le concessionnaire établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui

écessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des

ıs de ces fossés et rigoles seront déterminées par le Préfet, sui-
ances locales, sur les propositions du concessionnaire.
s alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont
.rra être inférieur à 100 mètres. Une partie droite de 30 mètres
gueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lors-
lirigées en sens contraire.
des déclivités est fixé à 35 millièmes.
rizontale de 60 mètres au moins devra être ménagée entre deux
utives de sens contraire.
correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites
se pourra.
ıaire aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article
article précédent les modifications qui lui paraîtraient utiles;
ations ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation
fet.
nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement
s par le Préfet, le concessionnaire entendu.
l'emplacement des stations des voyageurs et des gares de mar-
également déterminés par le Préfet, sur les propositions du
après une enquête spéciale.
xploitation, de nouvelles stations, gares ou haltes sont recon-
leur emplacement sera déterminé par le Préfet, le concession-
ar l'avis du conseil général du département et après enquête

voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords
formément aux décisions qui seront prises dans la même forme

ent, ainsi que celui des nouvelles stations, gares et haltes qui
nécessaires après la mise en exploitation, seront déterminés
la proposition du concessionnaire et l'avis du conseil général du
près enquête spéciale.
ıire sera tenu, préalablement à tout commencement d'exécution,
Préfet le projet desdites gares, lequel se composera :
à l'échelle de 1/500, indiquant les voies, les quais, les bâti-
ribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords ;
ion des bâtiments à l'échelle de 0m,01 par mètre.
re descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet

— (*Voir les mêmes articles du type.*)
voies seront établies d'une manière solide et avec des maté-
ıalité.
, en acier et du poids de 15 kilogrammes au moins par mètre
voies de circulation.
ıaximum des traverses sera de 1 mètre d'axe en axe.
ı c'ôtures seront établies :

1° Dans toute l'étendue de la traversée des lieux habités;

2° Dans toutes les parties contiguës à des chemins publics;

3° Sur 10 mètres de longueur au moins de chaque côté des passages à niveau et des stations, qui seront elles-mêmes entièrement closes.

Art. 21 à 29. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 30 à 34. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 35 à 37. — (*Voir les mêmes articles du type*).

Art. 38. — Si le concessionnaire n'a pas commencé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, il sera déchu de plein droit, sans qu il y ait lieu à aucune notification ou mise en demeure préalable.

Dans ce cas, la somme de 10 000 francs qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 68, à titre de cautionnement, deviendra la propriété du département et lui sera acquise.

Art 39 et 40. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

Art. 41. — Les dispositions des trois articles qui précèdent cesseraient d'être applicables, et la déchéance ne serait pas encourue, dans le cas où le concessionnaire n'aurait pu remplir ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatées.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 42. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, le département lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF	PRIX de péage.	PRIX de transport	PRIX TOTAUX
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.			
Grande vitesse	fr. c.	fr. c.	fr. c.
eurs. Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re *classe*)	0 067	0 033	0 10
Voitures couvertes, fermées à glaces, et à banquettes rembourrées (2e *classe*)	0 050	0 025	0 075
Voitures couvertes et fermées à vitres (3e *classe*)	0 037	0 018	0 055
ls. . . Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.			
De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte ; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur.			
Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
s transportés dans les trains de voyageurs :			
6 kilomètres	0 30	»	»
7 kilomètres	0 40	»	»
ls que la perception puisse être inférieure à 0f,30.)			
Petite vitesse			
, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait	0 14	0 06	0 20
: et porcs	0 050	0 030	0 08
ons, brebis, agneaux chèvres	0 02	0 02	0 04
orsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur lemande des expéditeurs, transportés à la vitesse trains de voyageurs, les prix seront doublés.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE			
Marchandises transportées à petite vitesse			
sse. Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, einture et autres bois exotiques. Produits chimi- s non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — ier. — Sucre. — Café. — Drogues. Epiceries. — Tissus. Denrées coloniales. — Objets manufac- s. — Armes.	0 19	0 16	0 35
ise. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes neux. — Riz. — Maïs. — Châtaignes et autres den- alimentaires non dénommées. Chaux et plâtre. harbon de bois. — Bois à brûler dit *de corde*. — ches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois charpente. Marbre en blocs. — Albâtre. Bi- e. — Cotons. — Laines. — Vins. — Boissons ses. — Levure sèche. — Coke. — Fers. — Cuivres Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes ales.	0 20	0 15	0 35
ise. — Pierres de taille et produits de carrières. — erais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Bri- s. Ardoises.	0 19	0 16	0 35
sse. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers ngrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés			

SUITE DU TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX TOTAUX
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables. . . .	0 19	0 16	0 35
3e SERVICE DES POMPES FUNÈBRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.			
Grande vitesse.			
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, pour les trains ordinaires, dans un compartiment, au prix de.	0 66	0 54	1 20
Et pour les trains express, dans une voiture spéciale, au prix de.	0 95	0 75	1 70

Les prix déterminés, etc. (*jusqu'à l'article 53 identiques au type*).

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 54 à 58. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 59 à 66. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

Art. 67. — Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux, et les frais de contrôle de l'exploitation seront supportés par le concessionnaire.

Afin de pourvoir à ces frais, le concessionnaire sera tenu de verser chaque année, à la caisse centrale du trésorier-payeur général du département, une somme de 20 francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé.

Si le concessionnaire ne verse pas les sommes ci-dessus réglées aux époques qui auront été fixées, le Préfet rendra un rôle exécutoire et le montant sera recouvré comme en matière de contributions directes, au profit du département.

Art. 68. — Avant la signature de l'acte de concession, le concessionnaire déposera à la caisse des dépôts et consignations une somme de 10 000 francs en numéraire ou en rentes sur l'État, calculées conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert, au profit de ladite caisse, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Elle sera renduc au concessionnaire par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après leur entier achèvement.

69. — Le concessionnaire devra faire élection de domicile à Tarasconiège.

s le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui ée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfec- e l'Ariège.

70. — Les contestations qui s'élèveraient entre le concessionnaire et l'ad- ration départementale, au sujet de l'exécution et de l'interprétation des s du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le de préfecture du département, sauf recours au Conseil d'État.

71. — Les frais d'enregistrement du présent cahier des charges et de la tion ci-annexée seront supportés par le concessionnaire.

, le 10 juin 1880.

Signé AMIEL.

Vu :
Le *Préfet de l'Ariège*,
Signé E. GIRARD.

(N° 323)

[28 février 1882.]

Loi relative à l'extension et à l'amélioration des quais du port de Cette (Hérault).

. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter l'amélioration des quais du chenal, du nouveau bassin et du maritime du port de Cette, conformément aux dispositions vants-projets dressés par les Ingénieurs du service maritime du tement de l'Hérault les 11-12 octobre 1880 et 9-16 mars 1881 ix avis du Conseil général des Ponts et Chaussées du n 1881.

. 2. — La dépense de ces travaux, évaluée à 4 600 000 francs, mputée sur les ressources extraordinaires inscrites au budget aque exercice.

. . . . . .

(N° 324)

[24 mars 1882.]

oi qui crée un port de refuge à Port-Tudy (île de Groix).

. 1er. — Il sera procédé à l'exécution des travaux nécessaires ablissement d'un port de refuge à Port-Tudy (île de Groix),

conformément aux dispositions présentées par les Ingénieurs du département du Morbihan en date des 13-23 septembre 1879 et à l'avis du Conseil général des Ponts et Chaussées du 2 juin 1881.

Art. 2. — La dépense, évaluée à 1 million de francs, sera prélevée sur les ressources extraordinaires inscrites au budget de chaque exercice.

. . . . . .

(N° 325)

[27 mars 1882.]

Loi qui protège le balisage dans les eaux maritimes.

Art. 1er. — Il est défendu à tout capitaine, maître ou patron d'un navire, bateau ou embarcation, de s'amarrer sur un feu flottant, sur une balise ou sur une bouée qui ne serait pas destinée à cet usage.

Il est également défendu de jeter l'ancre dans le cercle d'évitage d'un feu flottant ou d'une bouée.

Ces interdictions ne s'appliquent pas au cas où le navire, bateau ou embarcation serait en danger de perdition.

Art. 2. — Toute contravention aux prescriptions de l'article précédent est punie d'une amende de 10 francs à 15 francs inclusivement. Le contrevenant pourra, en outre, être condamné à la peine de l'emprisonnement pendant cinq jours au plus.

Art. 3. — Le capitaine ou patron de tout navire, bateau ou embarcation qui, par suite d'un amarrage ou du mouillage d'une ancre, ou de toute cause accidentelle, a coulé, déplacé, renversé ou détérioré un feu flottant, une bouée ou une balise, est tenu d'en faire la déclaration, dans les vingt-quatre heures de son arrivée, au premier port de France où il aborde, à l'officier ou maître de port ou, à leur défaut, au syndic des gens de mer. En pays étranger, cette déclaration devra être faite à l'agent consulaire français le plus rapproché du lieu d'arrivée.

Faute de déclaration, il est puni d'un emprisonnement de dix jours à trois mois et d'une amende de 25 francs à 100 francs.

Si la déclaration est faite dans les conditions ci-dessus déterminées, il est affranchi de la réparation du dommage causé.

Art. 4. — La déclaration exigée par l'article précédent est obligatoire, sous les mêmes peines, pour le capitaine, maître ou patron

'ire, bateau ou embarcation qui, en cas de danger de per-
'est amarré sur un feu flottant, sur une balise ou sur une
ui n'était pas destinée à cet usage.

. — Quiconque a intentionnellement détruit, abattu ou
un feu flottant, une bouée ou une balise, est puni d'un
nnement de six mois à trois ans, et d'une amende de
cs à 500 francs, sans préjudice de la réparation du dom-
usé.

. — La peine de l'emprisonnement, telle qu'elle est prévue
:les 2, 3, 4 et 5, peut être élevée jusqu'au double en cas
ive. Il y a récidive lorsqu'il a été rendu contre le contreve-
le délinquant, dans les douze mois précédents, un premier
it pour infraction à la présente loi.

. — Les dispositions de l'article 463 du Code pénal sont
les dans tous les cas où les tribunaux correctionnels ou
e police statuent par application des dispositions qui pré-

. — Les contraventions et délits sont constatés par les
commandant les bâtiments de l'État, les officiers et mai-
port, les conducteurs et autres agents assermentés du
les Ponts et Chaussées, les officiers mariniers commandant
arcations gardes-pêche, les syndics des gens de mer, les
ies maritimes, les gardes maritimes, les guetteurs des
émaphoriques et les pilotes, qui devront être spécialement
ntés à cet effet, ainsi que par les agents et préposés des
.

. — Les procès-verbaux dressés en vertu du précédent
ont foi jusqu'à preuve contraire.

ivent, à peine de nullité, être affirmés dans les trois jours
.ôture desdits procès-verbaux ou du retour à terre de
qui aura constaté le délit ou la contravention, soit devant
de paix du canton, soit devant le maire de la commune où
agent qui a dressé le procès-verbal.

fois, les procès-verbaux dressés par les officiers comman-
s bâtiments de l'État, les officiers de port, les officiers
's commandant les embarcations gardes-pêche, les officiers
armerie et les officiers de douanes ne sont pas soumis à
tion.

o. — Les procès-verbaux sont remis ou envoyés, soit
ment, soit par l'intermédiaire de l'officier ou du maître de
plus rapproché, à l'Ingénieur des Ponts et Chaussées
lu service maritime.

Les poursuites ont lieu soit à la diligence du ministère public, soit à la diligence de l'Ingénieur du service maritime, qui a le droit, dans ce dernier cas, d'exposer l'affaire devant le tribunal et d'être entendu à l'appui de ses conclusions.

L'affaire est portée, suivant la nature de l'infraction poursuivie, devant le tribunal de police ou devant le tribunal correctionnel du port le plus voisin du lieu où l'infraction a été commise, ou devant le tribunal du port français dans lequel le navire peut être trouvé, ou enfin du port auquel appartient le navire français.

. . . . . .

(N° 326)

[29 mars 1882.]

Loi qui autorise le département des Vosges à contracter un emprunt de 234 200 francs destiné aux travaux de divers chemins d'intérêt commun.

(N° 327)

[31 mars 1882.]

Loi qui autorise le département des Landes à contracter un emprunt de 532 540 francs, qui sera appliqué au payement de la subvention destinée à l'établissement de trois chemins de fer, et à s'imposer extraordinairement.

(N° 328)

[6 avril 1882.]

Loi qui autorise le département du Loiret à ontracter un emprunt de 450 000 francs, applicable aux travaux des lignès vicinales, et à s'imposer extraordinairement.

(N° 329)

[6 avril 1882.]

partement des Basses-Alpes à contracter un francs, applicable au payement d'une subven- blissement de deux chemins de fer, et à s'im- ment.

(N° 330)

[8 avril 1882.]

rtement de l'Aube à contracter un emprunt plicable aux travaux des lignes vicinales, et à tirement.

(N° 331)

[8 avril 1882.]

artement de la Dordogne à contracter deux francs pour les travaux des lignes d'intérêt mins ordinaires classés antérieurement au o ooo francs pour les travaux des chemins nt classés, et à s'imposer extraordinairement.

(N° 332)

[15 avril 1882.]

rtement de la Charente-Inférieure à modifier emprunts de 500 000 francs chacun autorisés et 1880, et à les appliquer tant aux travaux ordinaires qu'à ceux des chemins d'intérêt ter un emprunt de 500 000 francs, applicable s de grande communication.

(N° 333)

[15 avril 1882.]

Loi qui autorise le département de la Corrèze à contracter deux emprunts : l'un de 46 000 francs, applicable au payement d'une subvention destinée à l'établissement du chemin de fer d'Eymoutier à Meymac; l'autre de 100 000 francs, pour les travaux des routes départementales, et à s'imposer extraordinairement.

(N° 334)

[15 avril 1882.]

Loi qui autorise le département de la Haute-Loire à contracter un emprunt de 970 000 francs, applicable tant aux travaux des routes départementales qu'à diverses autres dépenses d'intérêt départemental, et à s'imposer extraordinairement.

DÉCRETS

(N° 335)

[29 novembre 1881.]

ssement du chemin de fer de l'Étang-la-Ville à Saint-Cloud. Affectation de terrains.

ET du Président de la République française, portant affec-
u département des Travaux Publics, pour l'établissement
min de fer de l'Étang-la-Ville à Saint-Cloud, de terrains
aux d'une contenance de 15 hectares 42 ares 75 centiares,
ant actuellement de la forêt des Fausses-Reposes et des
e Villeneuve-l'Étang et de Saint-Cloud (Seine-et-Oise), qui
gurés par une teinte rose sur le plan annexé au présent

(N° 336)

[2 décembre 1881.]

ectification de la route départementale n° 4 (Charente).

ET du Président de la République française portant ce qui

ont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification
route départementale n° 4, de Ruffec à Archiac, dans la
e de Chez-Beaufreton, commune de Mainxe (Charente),
à exécuter suivant la direction générale indiquée par des
bleues sur le plan annexé au présent décret ;
Administration est autorisée à faire l'acquisition des ter-
t bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise,
onformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi
ai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
présent décret sera considéré comme non avenu si les
n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans à partir
de sa promulgation.

(N° 337)

[2 décembre 1881.]

Déviation du chemin de fer d'Aix-les-Bains à Annecy.

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour la déviation du chemin de fer d'Aix-les-Bains à Annecy, à droite en face du point kilométrique $37^{k},500$, conformément au plan d'ensemble dressé le 26 avril 1881 par l'Ingénieur de la compagnie, et suivant le tracé indiqué au plan de détail portant la date du 13 juillet suivant, lesquels plans resteront annexés au présent décret ;

2° Pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution de ces travaux, la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'Administration, de la loi du 3 mai 1841.

Ces terrains seront incorporés au chemin de fer d'Aix-les-Bains à Annecy.

Les travaux devront être terminés dans le délai de deux ans.

(N° 338)

[2 décembre 1881.]

Élargissement de la route départementale des Basses-Pyrénées, de Bayonne à Hasparren.

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique, pour être exécutés conformément à l'avant-projet portant la date des 23 et 25 novembre 1880, les travaux d'élargissement de la route départementale des Basses-Pyrénées, de Bayonne à Hasparren ;

2° L'Administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

présent décret sera considéré comme non avenu si les n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans à partir du sa promulgation.

(N° 339)

[15 décembre 1881.]

er du Président de la République française portant ce qui

nt déclarés d'utilité publique les travaux de construction ie d'acier à la gare de Limoux (Aude), chemin de fer de onne à Quillan, classée comme prolongement de la route mentale n° 10, travaux à exécuter suivant la direction e indiquée par des lignes rouges sur le plan en date du mbre 1880, qui est annexé au présent décret ;

ville de Limoux est substituée aux droits qui découlent du décret pour l'administration départementale ; elle est, en ence, autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâti- écessaires à l'exécution de cette entreprise, en se confor- x titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expro- pour cause d'utilité publique ;

présent décret sera considéré comme non avenu si les n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans à partir de sa promulgation.

(N° 340)

[15 décembre 1881]

in de fer de Nantes à Paimbœuf (Loire-Inférieure). Agrandissement de la ligne de Sainte-Pazanne.

r du Président de la République française portant ce qui

nt déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour ssement de la gare de Sainte-Pazanne, sur le chemin de Nantes à Paimbœuf (Loire-Inférieure), conformément au mis à l'enquête d'utilité publique et portant les dates 22 janvier 1881. Ledit plan restera annexé au présent

2° Pour l'expropriation des terrains nécessaires à l'exécution des travaux dont il s'agit, l'administration des chemins de fer de l'État est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'État, de la loi du 3 mai 1841 ;

3° Les expropriations devront être terminées dans un délai de deux ans, au plus tard, à dater de la promulgation du présent décret.

(N° 341)

[15 décembre 1881.]

Consolidation de la tranchée de la Madeleine sur le chemin de fer d'Angoulême à Limoges.

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour la consolidation de la tranchée de la Madeleine, sur le chemin de fer d'Angoulême à Limoges, conformément aux plans soumis à l'enquête d'utilité publique et portant les dates des 25-28 janvier et 7 février 1881, qui resteront annexés au présent décret ;

2° L'administration des chemins de fer de l'État est substituée aux droits et obligations de l'État pour l'expropriation des terrains nécessaires à l'exécution des travaux.

Lesdits terrains devront être occupés dans un délai de deux ans, au plus tard, à dater de la promulgation du présent décret.

(N° 342)

[19 décembre 1881.]

Rectification de la route nationale n° 14 (Seine-Inférieure).

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Est autorisée la rectification de la route nationale n° 14, de Paris au Havre, dans la traversée de cette dernière ville, entre la [illegible] du Champ-de-Foire et la rue Joinville (Seine-Inférieure), suit la direction indiquée par des lignes rouges et une teinte rouge le plan annexé au présent décret ;

.a partie de l'ancienne route teintée en jaune sur ledit plan et itée par le contour A, B, C, D, E, F, G, H, J, demeurera dé-ssée du jour où l'emplacement de la route rectifiée aura été ıis par la ville du Havre au service des Ponts et Chaussées ;

• La dépense à la charge de l'État, montant à 46 876f,02, ı imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du ıstère des Travaux Publics pour les rectifications de routes onales.

(N° 343)

[21 décembre 1881.]

nstruction d'un hangar, installation de voies et atelier à la gare de Lyon-Guillotière.

ÉCRET du Président de la République française portant ce qui :

Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour onstruction d'un hangar pour le lavage des voitures, l'installa- des voies de formation de trains et l'installation d'un atelier ıetit entretien à la gare de Lyon-Guillotière (ligne de Lyon à 'non), conformément au plan dressé, le 6 août 1880, par l'In-eur de la compagnie, lequel plan restera annexé au présent 'et ;

Pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution de travaux, la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et Méditerranée est substituée aux droits comme aux obligations dérivent, pour l'Administration, de la loi du 3 mai 1841.

es expropriations devront être terminées dans un délai de ı ans.

(N° 344)

[24 décembre 1881.]

Approfondissement du port de la Ciotat (Bouches-du-Rhône).

ÉCRET du Président de la République française portant ce qui :

Il sera procédé à l'exécution des travaux d'approfondissement

du port de la Ciotat (Bouches-du-Rhône), ainsi qu'à la construction d'un mur de quai dans ce port, conformément au plan et aux avis du Conseil général des Ponts et Chaussées des 15 janvier et 14 et 20 octobre 1880 ;

2° La dépense, évaluée à 720 000 francs, sera prélevée sur les ressources extraordinaires inscrites au budget de chaque exercice.

(N° 345)

[26 décembre 1881.]

Rectification de la route nationale n° 89 (Rhône).

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Est déclarée d'utilité publique la rectification de la route nationale n° 89, de Lyon à Bordeaux, aux abords de Lyon (Rhône), entre l'Étoile-d'Alais et la Table-de-Pierre, suivant la direction générale indiquée par des lignes rouges sur le plan annexé au présent décret ;

La portion de route à rectifier demeurera déclassée du jour où la nouvelle direction aura été livrée à la circulation ;

2° La dépense, évaluée à 160 000 francs, sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du Ministère des Travaux Publics ;

3° L'Administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de l'entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

4° Le présent décret sera considéré comme non avenu si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans à partir du jour de sa promulgation.

(N° 436)

[9 janvier 1882.]

Décret qui approuve la convention passée entre le Ministre des Travaux Publics et la Compagnie du Chemin de fer du Nord, pour l'ex-

ation provisoire de la ligne d'Armentières à la frontière belge, Ostende.

résident de la République française,
e rapport du Ministre des Travaux Publics,
a loi du 23 septembre 1881, qui a autorisé le Ministre des x Publics à assurer l'exploitation provisoire de la ligne d'Ar- res à la frontière belge, vers Ostende, « à l'aide de tels s qu'il jugera le moins onéreux pour le Trésor, » la même osant, en outre, qu'un décret déterminera les conditions de xploitation provisoire ;
convention passée, le 30 décembre 1881, entre le Ministre avaux Publics et la compagnie du chemin de fer du Nord, xploitation provisoire de la ligne précitée,
ète :
1er. — Est approuvée la convention susvisée, passée le embre 1881, entre le Ministre des Travaux Publics et la com- du chemin de fer du Nord, pour l'exploitation provisoire du de fer d'Armentières à la frontière belge, vers Ostende.
e convention restera annexée au présent décret.

. . . . . .

CONVENTION.

881 et le 30 décembre,
le Ministre des Travaux Publics, agissant au nom de l'État, et sous de l'approbation des présentes par un décret,

ne part;

société anonyme établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie du de fer du Nord*, ladite compagnie représentée par MM. le baron *de ndier*, vice-président du conseil d'administration, *Gaston Griolet* et administrateurs, élisant domicile au siège de ladite société, à Paris, et en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par délibération en date écembre 1881, et sous la réserve de l'approbation des présentes par lée générale des actionnaires dans un délai de six mois,

utre part,

é convenu ce qui suit :
er. — La compagnie du chemin de fer du Nord se charge d'exploiter ement la ligne d'Armentières à la frontière belge, vers Ostende, avec onnel, ses propres moyens et son matériel, dans les conditions fixées hier des charges et par les conventions qui régissent les concessions de au.
evra également se conformer aux dispositions contenues dans la conven-

tion annexée au décret du 4 juin 1870 et conclue le 11 mai 1870 entre la France et la Belgique, pour l'établissement du chemin de fer reliant directement Armentières à Ostende.

Dans ses relations avec les lignes voisines exploitées par la compagnie du chemin de fer du Nord, la ligne d'Armentières à la frontière belge, vers Ostende, sera traitée comme si elle faisait partie de la concession de la compagnie du Nord. La compagnie du Nord renonce, pour son exploitation, à tout droit de transmission à l'entrée et à la sortie de la section de ligne appartenant à l'État. Les tarifs de toute nature du réseau, généraux, spéciaux, communs, lui seront applicables.

Toutefois, le Ministre, en ce qui concerne l'application de ces tarifs à la ligne d'Armentières à la frontière belge, vers Ostende, aura la faculté de prescrire, à une époque quelconque et pour le parcours à effectuer sur cette ligne, les modifications qu'il jugera utiles dans l'intérêt public.

Art. 2. — Les voyageurs suivront les itinéraires qui répondent à leurs convenances, les horaires des trains étant d'ailleurs réglés de façon à y satisfaire.

En ce qui concerne les marchandises, il est convenu, pour l'exécution du présent traité, que, dans toutes les relations des gares françaises entre elles, elles seront dirigées suivant la voie reconnue par le Ministre, la compagnie entendue, la plus économique au point de vue des dépenses d'exploitation.

Dans l'application des taxes, établies d'après une base kilométrique, on ne comptera d'ailleurs jamais que les distances réellement parcourues; de même, la répartition, entre la compagnie du Nord et l'État, du produit des taxes, soit à prix fermes, soit à base kilométrique, s'établira au prorata des distances réellement parcourues sur les lignes du Nord et sur la ligne de l'État.

L'État et la compagnie du Nord s'interdisent mutuellement les réductions de taxes qui auraient pour objet de détourner le trafic des itinéraires à suivre, ainsi qu'il est dit au deuxième paragraphe du présent article.

Art. 3. — Les travaux de premier établissement de toute nature qui sont reconnus nécessaires par le Ministre, soit dans le présent, soit dans l'avenir, pour l'exploitation de la ligne d'Armentières à la frontière belge, vers Ostende, tels que : agrandissements et installations nouvelles dans les gares de la section de ligne appartenant à l'État, établissement de voies de garage, et tous travaux de consolidation et de parachèvement, seront exécutés par la compagnie du Nord aux frais de l'État, sur projets approuvés.

En ce qui concerne la gare d'Armentières, la compagnie du Nord conservant seule la charge des dépenses de premier établissement faites et à faire pour installations et agrandissements, l'État payera à la compagnie une redevance annuelle, calculée en comptant à 5 p. 100 l'intérêt et l'amortissement du capital de premier établissement de la gare et en multipliant le chiffre ainsi obtenu par le rapport, à constater, entre le nombre total des voyageurs et des tonnes de marchandises à petite vitesse, tant expédiés que reçus par la gare pour la seule ligne appartenant à l'État, et le nombre total des voyageurs et des tonnes de marchandises à petite vitesse, expédiés et reçus par ladite gare pour l'ensemble des lignes qui y aboutissent.

Art. 4. — L'exploitation de la ligne d'Armentières à la frontière belge, vers Ostende, restera, au point de vue du règlement des comptes d'exploitation, indé-

lante et distincte de l'exploitation des divers réseaux concédés à la compa- du Nord. Il sera ouvert, à cet effet, un compte spécial de l'exploitation de e ligne qui comprendra :

une part, les recettes de quelque nature qu'elles soient ;

autre part, les dépenses des services de la voie, de la traction et de l'exploi- n, y compris le renouvellement des voies ; les frais d'administration centrale, ction faite de tout ce qui concerne le service des titres émis par la compa- , l'intérêt des avances faites par la compagnie pour solder les dépenses faites as d'insuffisance des produits de l'exploitation ; les prélèvements faits par la pagnie sur les recettes pour la réserve destinée à assurer le service des ites, les impôts, patentes et frais de contrôle, les dépenses relatives aux dents et incendies.

es dépenses d'exploitation seront, autant que possible, localisées. Dans le cas raire, elles seront évaluées avec les dépenses de même nature effectuées les autres lignes de la compagnie, et ventilées entre celles-ci et la ligne exploi- provisoirement pour le compte de l'État, d'après les règles établies par l'Ad- stration supérieure, sur la proposition de la commission de vérification de pies instituée par le règlement d'administration publique du 12 août 1868 la justification des dépenses de la compagnie.

1 sus des dépenses d'exploitation indiquées ci-dessus, l'État allouera à la pagnie une redevance annuelle égale à 5 p. 100 du capital dépensé par elle :

Pour l'acquisition du mobilier des gares, de l'outillage et des approvision- ents de la ligne d'Armentières à la frontière belge, vers Ostende ;

Pour l'acquisition du matériel roulant et l'établissement des ateliers néces- es à l'exploitation de cette ligne la valeur de ce matériel et de ces établisse- ts étant calculée en multipliant les dépenses totales de cette nature faites la compagnie pour l'ensemble des lignes par le rapport entre le nombre de mètres parcourus par les véhicules de même nature sur ladite ligne, et le bre de kilomètres parcourus sur tout le réseau de la compagnie.

rt. 5. — Le compte des recettes et des dépenses d'exploitation, arrêté au décembre de chaque année, sera remis au Ministre des Travaux Publics le avril, au plus tard, de l'année suivante, pour être soumis au contrôle de la mission de vérification des comptes.

a compagnie sera redevable envers l'État du montant des recettes portées t compte, et l'État sera redevable envers la compagnie du montant des enses d'exploitation en sus des redevances annuelles prévues aux articles 3 et ur le loyer des gares communes et pour le matériel

outefois la somme dont l'État sera redevable pour les dépenses d'exploitation, ehors des redevances précitées, ne pourra en aucun cas, dépasser la limite correspond à un prix de revient de 2f,60 par kilomètre parcouru par les trains oute nature prescrits ou approuvés par le Ministre des Travaux Publics.

a compagnie recevra, s'il y a lieu :

Une part d'économie égale au tiers de la différence entre le maximum ci- us indiqué et le prix réel de revient des dépenses de l'exploitation :

Une part de bénéfice égale au tiers de la portion de la recette nette qui dera 1 000 francs par kilomètre.

rt. 6. — L'État sera affranchi de toute participation aux dépenses d'exploi-

tation de la gare commune d'Armentières; mais les frais accessoires de toute nature, tels que droits de gare, frais de chargement et de déchargement, s'il y a lieu, etc., des marchandises expédiées ou reçues par ladite gare en destination ou en provenance de la ligne d'Armentières à la frontière, vers Ostende, seront perçus au profit de la compagnie du Nord.

Art. 7. — La présente convention est essentiellement provisoire; elle pourra être résiliée à toute époque, sans indemnité, à la charge, par celle des parties contractantes qui voudra résilier, de prévenir l'autre six mois à l'avance.

En tout cas cette convention expirera nécessairement au plus tard le 30 juin 1882.

Audit terme, la compagnie sera tenue de céder à l'État, s'il le requiert, et à dire d'experts, les mobiliers des gares, les matériaux et approvisionnements existants sur la ligne d'Armentières à la frontière belge, vers Ostende. De son côté, l'État sera tenu, si la compagnie le requiert, d'accepter cette cession dans les mêmes conditions.

A la même époque, si elle en est requise par l'État, la compagnie s'engage à continuer l'exploitation, jusqu'à concurrence de six mois, dans les conditions insérées au présent contrat.

Art. 8. — Les résultats financiers, en gain ou en perte, de l'exploitation, par la compagnie du Nord, de la ligne d'Armentières à la frontière belge, vers Ostende, seront portés, à la fin de chaque exercice, au compte : *Exploitation des lignes rattachées à l'ancien réseau.*

Art. 9. — La compagnie du chemin de fer du Nord prendra possession de la ligne d'Armentières à la frontière belge, vers Ostende, le jour qui sera fixé par la décision ministérielle autorisant l'ouverture de l'exploitation par la compagnie du Nord.

La compagnie du Nord reprendra le mobilier des stations et l'outillage existant sur la ligne dont il s'agit au prix qui sera payé par l'État à la compagnie concessionnaire, après estimation contradictoire.

Art. 10. — Les frais d'enregistrement des présentes, s'il y a lieu, seront payés par l'État.

Signé : SAINT-DIDIER.
Signé : GRIOLET.
Signé : VALLON.

Approuvé l'écriture :
Signé : D. RAYNAL.

(N° 347)

[8 février 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

. . . . . .

ojets présentés et demandes faites par la compagnie de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour que x complémentaires à exécuter sur son nouveau réseau uvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformé-pulations des conventions, et notamment de l'article 6 tion du 3 juillet 1875 ;

ports de l'Inspecteur général des Mines et des Ingé-és du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méd-les avis du Conseil général des Ponts et Chaussées novembre 1881 ;

d'État entendu,

- Sont approuvés les travaux à exécuter par la compa-mins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée sur réseau, conformément aux projets suivants :

NE DE ROANNE A LYON PAR SAINT-ÉTIENNE.

dissement des bureaux de la voie, à Saint-senté le 27 octobre 1881, avec un détail esti-l, pour la part afférente au nouveau réseau, à.	3 053f,00

E DE SAINT-GERMAIN DES FOSSÉS A BRIOUDE.

itution d'une conduite de 0m,108 de diamètre existante de 0m,060 pour l'alimentation d'eau l'Arvant, présenté le 13 octobre 1881, avec un tif montant à.	35 000 00
ENSEMBLE.	38 053f,00

ses faites pour l'exécution des travaux indiqués dans dont il s'agit seront imputées sur le compte de e francs ouvert, conformément à l'article 6 de la lu 3 juillet 1875, pour travaux complémentaires du eau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront défi-econnues devoir être portées audit compte.

. . . . . .

(N° 348)

[8 février 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

. . . . . .

Vu les projets présentés et les demandes faites par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour que des travaux à exécuter sur son ancien réseau soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 8 de la convention du 5 juillet 1873 ;

Vu les rapports de l'Inspecteur général et des Ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et les avis du Conseil général des Ponts et Chaussées des 12 octobre, 23 et 30 novembre 1881 ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien réseau par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément au projet suivant :

LIGNE DE PARIS A LYON.

Projet d'agrandissement du buffet à la gare de la Roche, présenté le 25 octobre 1881, avec un détail estimatif montant à.	12 432f,00
Projet de remplacement des quais actuels par des quais couverts et découverts définitifs aux gares de Sénozan et d'Uchizy, présenté le 23 septembre 1881, avec un détail estimatif montant à.	16 000 00
Projet de modification des voies à la gare de Châlon-ville, présenté le 16 octobre 1880, avec un détail estimatif arrêté à.	193 200 »
Projet d'agrandissement du bureau de la petite vitesse à la gare de Villefranche, présenté le 15 octobre 1881, avec un détail estimatif montant à.	3 600 00

LIGNE DE LYON A AVIGNON.

Projet d'établissement d'une communication 2-3, de suppression

unication 1-2 et de prolongement de la voie 1, on, à la gare de Courthézon, présenté le 3 octo- avec un détail estimatif montant à.	10 000f,00

LIGNE DE DIJON A BELFORT.

ndissement de la halle et de modification des voies ndises à la gare d'Héricourt, présenté le 3 octo- avec un détail estimatif montant à.	32 000 00

LIGNE DE NEVERS A CHAGNY.

lissement d'une gare de triage à Montchanin, 23 septembre 1881, avec un détail estimatif	327 000 00

LIGNE DE SANTENAY A L'ÉTANG.

lissement d'un pont à bascule de 20 tonnes à Nolay, présenté le 4 octobre 1881, avec un détail montant à	5 600 00

LIGNE DE ROANNE A LYON PAR SAINT-ÉTIENNE.

ndissement des bureaux de la voie, à Saint- résenté le 27 septembre 1881, avec un détail montant, pour la part afférente à l'ancien réseau à	6 066 00

LIGNE DE LYON A GENÈVE.

agement de voies à la gare d'Artemare, présenté embre 1881, avec un détail estimatif montant à..	6 000 00
gement du trottoir gauche à la gare de Montluel, 27 septembre 1881, avec un détail estimatif	3 000 00

LIGNE DE LYON A GRENOBLE.

ndissement du bâtiment des voyageurs à la gare emps, présenté le 21 octobre 1881, avec un détail montant à	5 800 00

LIGNE DE GRENOBLE A MONTMÉLIAN.

lissement d'une communication 1-2 à la gare de ne du Lac, présenté le 8 octobre 1881, avec estimatif montant à.	4 700 00

LIGNE D'ARLES A LUNEL.

Projet d'établissement d'une communication 2-4 à la gare d'Aimargues, présenté le 8 octobre 1881, avec un détail estimatif montant à. 5 000f,00

LIGNE DE BESSÈGES A ALAIS.

Projet de construction d'une remise annulaire pour dix machines, d'un pont tournant de 14 mètres, d'une fosse à piquer le feu, d'une grue hydraulique et de voies accessoires à la gare de Robiac, présenté le 23 septembre 1881, avec un détail estimatif montant à.. . . . . 267 000 00

LIGNE DE TARASCON A CETTE.

Projet d'établissement d'un deuxième quai d'couvert et de plaques tournantes à la gare d'Aigues-Vives, présenté le 20 octobre 1881, avec un détail estimatif montant à. 8 000 00

LIGNE DES ARCS A DRAGUIGNAN.

Projet d'établissement d'un pont à bascule de 20 tonnes à la gare de Draguignan, présenté le 11 octobre 1881, avec un détail estimatif montant à. 4 800 00

ENSEMBLE.. . . . . 910 198f,00

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte de 192 millions de francs ouvert, conformément à l'article 8 de la convention du 5 juillet 1875, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . . . .

(N° 349)

[8 février 1882.]

Décret qui approuve la cession faite à la Compagnie des Chemins de fer de l'Est de la concession du chemin de fer d'intérêt local de Remiremont à Cornimont.

lent de la République française,
›port du Ministre des Travaux Publics ;
:ret du 24 février 1877 (*), déclarant d'utilité publique
ent, dans le département des Vosges, d'un chemin de
; local de Remiremont à Cornimont, dit de la *Moselotte*,
t ledit département à pourvoir à l'exécution de ce che-
mément à la convention passée, le 8 juillet 1876, avec
ıri Géliot, et au cahier des charges joint à cette con-

cahier des charges et convention ;
té intervenu, le 16 décembre 1880, entre la compagnie
aire du chemin de fer de la Moselotte et la com-
.'Est pour la cession de ladite ligne à cette dernière

ınt audit traité, en date du 6 octobre 1881 ;
bération, en date du 26 avril 1881, par laquelle le con-
des Vosges a donné son adhésion au traité dont il

re du Préfet des Vosges en date du 19 mai 1881 ;
du comité consultatif des chemins de fer en date du
1 ;
lu 11 juin 1880, sur les chemins de fer d'intérêt local,
nt l'article 10, paragraphe 1er, de ladite loi ;
l d'État entendu,

— Est approuvée, conformément aux stipulations du
décembre 1880 et à l'avenant de ce traité, en date du
81, la cession faite à la compagnie des chemins de fer
la société anonyme de la Moselotte, de la concession
cette société, par le décret du 24 février 1877, du che-
l'intérêt local de Remiremont à Cornimont.
s certifiées desdits traité et avenant resteront annexées
lécret.

. . . . . .

TRAITÉ.

ie anonyme des chemins de fer de l'Est, dont le siège est à
place de Strasbourg, représentée par MM. *Charles Berthier* et
de, administrateurs de la compagnie, agissant en leurdite qualité

ıales 1880, p. 1157.

et en vertu de la délibération du conseil d'administration en date du 16 décembre 1880,

D'une part;

Et la compagnie anonyme du chemin de fer de la Moselotte, dont le siège est à Remiremont, représentée par MM. *Henry Géliot* et *Edouard Fournier*, agissant en leur qualité d'administrateurs délégués, aux termes de l'article 32 des statuts de ladite compagnie, en date du 22 octobre 1875, déposés en minute en l'étude de Me Martin, notaire à Vagney,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

La compagnie anonyme des chemins de fer de la Moselotte est concessionnaire du chemin de fer d'intérêt local de Remiremont à Cornimont, en vertu de la convention passée entre le département des Vosges, le 8 juillet 1876, annexée, avec le cahier des charges, au décret de déclaration d'utilité publique en date du 24 février 1877.

L'exploitation de cette ligne a commencé le 6 septembre 1879; elle a été effectuée, jusqu'à ce jour, par les soins de la compagnie de l'Est et pour le compte de la compagnie de la Moselotte, conformément au traité intervenu entre les parties le 23 juillet 1879. Ce traité, fait pour une durée illimitée, mais pouvant être dénoncé chaque année, six mois avant l'expiration de la période annuelle commencée, a fait l'objet d'une demande de résiliation de la part de la société concessionnaire et doit prendre fin le 31 décembre 1880.

Dans cette situation, la compagnie de la Moselotte ayant proposé à la compagnie des chemins de fer de l'Est la cession de sa concession, les parties ont arrêté les conventions suivantes :

Art. 1er. — La compagnie de la Moselotte fait cession à la compagnie des chemins de fer de l'Est de la concession qui lui appartient, telle qu'elle se poursuit et se comporte, avec tous les droits, privilèges et avantages y attachés, à l'exception des subventions de l'État, des communes et des particuliers, ladite cession comprenant les terrains acquis, y compris les excédents en dehors de la ligne, les ouvrages et bâtiments exécutés, les voies et leurs dépendances, le matériel roulant, les approvisionnements, le mobilier, les archives de la ligne.

Art. 2. — Le prix de cette cession est fixé comme suit :

1° La compagnie de l'Est payera à la compagnie de la Moselotte :

a) Une somme de 700 000 francs, représentant la valeur des quatorze cents actions de ladi e société de la Moselotte;

b) Une somme de 414 504 francs, représentant la dette flottante de la compagnie de la Moselotte, dont il sera déduit la somme 58 169f,82, due par cette compagnie à la compagnie de l'Est pour divers travaux et fournitures. Le présent traité vaudra quittance de cette somme pour la compagnie de la Moselotte, après les approbations réservées conformément aux articles 6 et 7 ci-dessous.

Ces sommes seront payées dans le mois qui suivra les approbations réservées aux articles 6 et 7 ci-dessous.

2° La compagnie de l'Est se charge, en outre, du service (intérêts et amortissement) des deux mille quatre cents obligations émises par la compagnie de la Moselotte.

La compagnie de l'Est fera, dans les mêmes conditions que pour ses propres

tes les opérations de transfert, conversion et mutation concernant les
s par la compagnie de la Moselotte.
effet, tous pouvoirs et délégations nécessaires sont donnés, par ces
, à la compagnie de l'Est par la compagnie de la Moselotte.
— La compagnie de l'Est recevra la ligne entièrement libérée de toutes
ntérieures à la remise. Elle restera étrangère à la liquidation de la
e de la Moselotte et au payement de toutes les dettes qui pourraient
contractées par ladite compagnie envers des tiers, pour quelque cause
t.
fait exception que pour les deux mille quatre cents obligations émises
mpagnie de la Moselotte, dont la compagnie de l'Est se charge, con-
nt à l'article 2 ci-dessus.
— La compagnie de la Moselotte remettra à la compagnie de l'Est, après
complétés et régularisés, tous les actes de vente et d'échange de ter-
e devra justifier régulièrement de la possession des terrains occupés
ne et de l'accomplissement de toutes les formalités de transcription et
d'hypothèques.
mpagnie de l'Est établira, à ses propres frais, le bornage des terrains.
— La compagnie du chemin de fer de la Moselotte subroge à tous ses
compagnie des chemins de fer de l'Est, pour les garanties qui peuvent
soit aux entrepreneurs de travaux de la ligne, soit aux fournisseurs
matériel et pour tous autres objets fournis à ladite compagnie.
mpagnie des chemins de fer de l'Est, moyennant cette subrogation,
la compagnie de la Moselotte de toute responsabilité pour les travaux
matériel qu'elle remet à ladite compagnie de l'Est.
— Le présent traité devra, pour être valable, être approuvé par décret
n Conseil d'Etat, conformément :
article 10 de la loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt

article 17 de la convention du 31 décembre 1875 entre l'État et la compa-
l'Est, autorisant ladite compagnie à comprendre dans ses comptes
exploitation les dépenses et recettes pouvant résulter du présent traité,
r objet d'assurer la correspondance, avec le réseau de l'Est, des lices-
ervies par la compagnie de la Moselotte.
— Les parties contractantes réservent également l'approbation du présent
les assemblées générales des actionnaires de la compagnie de l'Est et
mpagnie de la Moselotte qui se réuniront au mois d'avril 1881.
— En attendant les approbations réservées aux articles 6 et 7 ci-dessus,
gnie de l'Est prendra provisoirement possession de la ligne au 1er jan-
, et elle tiendra compte, à partir de cette date jusqu'au jour du paye-
a compagnie de la Moselotte, de l'intérêt, à 5f,80 p. 100, des sommes
ur la cession de la ligne.
pagnie de l'Est se chargera également du service provisoire des deux
ro cents obligations de la compagnie de la Moselotte pour les échéan-
i et de novembre 1881.
dressé un inventaire des approvisionnements et du mobilier au moment
e de possession provisoire par la compagnie de l'Est.

Art. 9. — Au cas où le présent traité ne serait pas approuvé, conformément aux articles 6 et 7 ci-dessus, il sera établi un décompte, avec intérêts à 3f,80 p. 100, à partir du 1er janvier 1881, entre les deux compagnies, pour les sommes qu'elles se devront, en admettant que l'exploitation de la ligne ait été faite en vertu de la convention du 23 juillet 1879, et en tenant compte à la compagnie de l'Est des avances qu'elle aura pu faire à la compagnie de la Moselotte, soit pour le service des obligations, soit pour toute autre cause.

Art. 10. — Toutes contestations entre les parties pour l'exécution du présent traité seront soumises au tribunal de commerce du département de la Seine.

A cet effet, les parties font élection de domicile à Paris, savoir :

La compagnie du chemin de fer de l'Est, à sa gare, rue et place de Strasbourg ;

Et la compagnie du chemin de fer de la Moselotte, à Paris, rue de Richelieu, n° 45, chez M. *Becoulet*, fabricant de papiers.

Art. 11. — Les frais d'enregistrement du présent traité seront à la charge de la compagnie de l'Est.

Fait double, à Paris, le 16 décembre 1880.

Approuvé :	Approuvé :
Signé CH. BERTHIER.	Signé ALP. BAUDE.
Approuvé l'écriture :	Approuvé l'écriture :
Signé GÉLIOT.	Signé FOURNIER.

AVENANT.

Entre :

La compagnie anonyme des chemins de fer de l'Est, dont le siège est à Paris, rue et place de Strasbourg, représentée par MM. *Alphonse Baude* et *Charles Berthier*, administrateurs de la compagnie, agissant en leurdite qualité et en vertu de la délibération du conseil d'administration en date du 29 septembre 1881,

D'une part ;

Et la compagnie anonyme du chemin de fer de la Moselotte, dont le siège est à Remiremont, représentée par MM. *Hubert Maurice* et *Eugène Nicolas*, administrateurs délégués, agissant en leurdite qualité et en vertu de la délibération du conseil d'administration en date du 4 octobre 1881 ;

D'autre part ;

Il est exposé que les parties contractantes ont signé, à la date du 16 décembre 1880, un traité pour la cession de la concession de la ligne de la Moselotte (Remiremont à Cornimont).

L'article 6 dudit traité porte :

« Le présent traité devra, pour être valable, être approuvé par décret délibéré en Conseil d'État, conformément :

« 1° A l'article 10 de la loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt « local ;

« 2° A l'article 17 de la convention du 31 décembre 1875 entre l'État et la « compagnie de l'Est, autorisant ladite compagnie à comprendre dans ses

es annuels d'exploitation les dépenses et recettes pouvant résulter du
it traité, qui a pour objet d'assurer la correspondance avec le réseau
st des localités desservies par la compagnie de la Moselotte. »
arties contractantes conviennent de considérer comme nul et non avenu
ème paragraphe de l'article ci-dessus, qui sera, en conséquence, rédigé
'il suit :
présent traité devra, pour être valable, être approuvé par décret déli-
n Conseil d'État, conformément à l'article 10 de la loi du 11 juin 1880
s chemins de fer d'intérêt local. »

Double, à Paris, le 6 octobre 1881.

Approuvé :
Signé Ch. Bertheier.

Approuvé :
Signé Alph. Baude.

Approuvé :
Signé Maurice.

Approuvé :
Signé Nicolas.

(N° 350)

[8 février 1882.]

qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un réseau de tramways dans la ville d'Elbeuf et sa banlieue.

Président de la République française,
le rapport du Ministre des Travaux Publics ;
l'avant-projet présenté par l'administration municipale d'El-
our l'établissement d'un réseau de tramways à traction mixte
vaux et de locomotives sur le territoire de cette ville et de
lieue ;
notamment, le plan visé par le maire d'Elbeuf le 19 mai 1880 ;
les pièces de l'enquête d'utilité publique ouverte sur ledit
projet, en exécution de l'article 3 de la loi du 3 mai 1841
s les formes prescrites par l'ordonnance réglementaire du
rier 1834, et notamment l'avis de la commission d'enquête
ovembre 1879 ;
la délibération de la chambre de commerce d'Elbeuf du
1877 ;
a délibération du conseil général de la Seine-Inférieure du
il 1877 ;
les délibérations des conseils municipaux de Saint-Aubin
Boulleng, de Saint-Étienne du Rouvray, d'Oissel, de Sotte-

ville lez Rouen, de Saint-Pierre lez Elbeuf, d'Orival, de Caudebec lez Elbeuf et d'Elbeuf, en date des 2, 4 et 25 août 1873, 5, 13 et 19 novembre 1873, 13 novembre, 8 décembre 1876, 29 mars et 23 novembre 1877, 15 octobre 1878, 21, 23, 24, 27 et 28 octobre et 4 novembre 1879, 25 mai et 3 décembre 1880, et 16 septembre 1881 ;

Vu le cahier des charges arrêté par le Ministre des Travaux Publics ;

Vu le traité de rétrocession passé le 16 septembre 1881, entre le maire d'Elbeuf, au nom de la ville, et le sieur de Ridder ;

Vu les rapports des ingénieurs des 22 décembre 1879, 11-12 février, 18 juillet, 16 et 17 août 1880 et 28 juin 1881 ;

Vu les lettres du Préfet de la Seine-Inférieure en date des 7 août et 3 septembre 1880 et 23 septembre 1881 ;

Vu les avis du Conseil général des ponts et chaussées des 27 juin 1878, 31 mars 1879, 18 mars et 21 octobre 1880 et 21 juillet 1881 ;

Vu l'avis de l'inspecteur général des ponts et chaussées en date du 21 octobre 1881 ;

Vu l'avis du Ministre de l'Intérieur en date du 16 novembre 1881 ;

Vu la loi du 3 mai 1841 et l'ordonnance réglementaire du 18 février 1834 ;

Vu la loi du 11 juin 1880 et le règlement d'administration publique en date du 6 août 1881 ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un réseau de tramways à traction mixte de chevaux et de locomotives dans la ville d'Elbeuf et sa banlieue, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé.

Art. 2. — Il sera pourvu par la ville d'Elbeuf à l'établissement et à l'exploitation dudit réseau, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges également ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvé le traité passé entre le maire et le sieur de Ridder pour la rétrocession de l'entreprise énoncée aux articles précédents.

Ledit traité, ainsi que le plan et le cahier des charges, resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Les expropriations nécessaires à l'exécution de l'entreprise devront être effectuées dans le délai de quatre ans à partir de la date de l'approbation des projets.

. . . . . .

LOIS, DÉCRETS, ETC.

TRAITÉ DE RÉTROCESSION.

La ville d'Elbeuf s'engage à rétrocéder à M. *Théodore de Ridder*, l, demeurant à Elbeuf, pour une durée égale à celle de la con- ut sera accordée par l'État, l'établissement et l'exploitation des mways définies à l'article 2 du cahier des charges annexé au pré-

La cession desdites lignes est faite conformément à la loi du , au décret en date du 6 août 1881, portant règlement d'adminis- que pour l'exécution de l'article 38 de cette loi, et aux conditions s le cahier des charges susmentionné.

Tous les travaux et indemnités imposés aux concessionnaires de le règlement ci-dessus énoncé, et notamment ceux énumérés aux 8, 9, 10 et 11, seront entièrement à la charge du concessionnaire.

M. *Théodore de Ridder* payera annuellement à la ville d'Elbeuf, it de stationnement, une redevance calculée d'après le nombre de lignes de tramways établies sur son territoire.

rance sera fixée ainsi qu'il suit, par kilomètre :

ière à la cinquième année, néant;

ième à la dixième, 100 francs par an;

me à la vingtième année, 150 francs par an;

et unième à la trentième, 200 francs par an;

te et unième à la quarantième, 250 francs par an.

Pour garantir l'exécution de son engagement, M. *Théodore de* ra à la caisse municipale une somme de 100 000 francs en numé- rentes sur l'État, qui formera le cautionnement de son entreprise a remboursée dans les conditions stipulées à l'article 38 du cahier ci-annexé.

M. *Théodore de Ridder* devra faire élection de domicile à Elbeuf. s de non-élection, toute notification ou signification à lui adressée lorsqu'elle sera faite au secrétariat de la mairie d'Elbeuf.

M. *Théodore de Ridder* ne pourra rétrocéder à des tiers l'établis- xploitation des lignes de tramways faisant l'objet du présent traité ation de la ville d'Elbeuf. Cette rétrocession devra, dans tous les rouvée par décret rendu en Conseil d'État, conformément à l'ar- loi du 11 juin 1880.

16 septembre 1881.

ccepté :	Accepté par nous,
ocessionnaire,	*Maire de la ville d'Elbeuf :*
H. DE RIDDER.	Signé DOUBLET.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION. — OBJET DE LA CONCESSION.

Art. 1er. — Le réseau de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné au transport des voyageurs et des marchandises.

La traction aura lieu partie par des chevaux, partie par des locomotives.

TRACÉ.

Art. 2. — Le réseau comprendra les lignes suivantes et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

Ligne n° 1 (pour voyageurs et marchandises). — De la place du Calvaire à Sotteville lez Rouen.

Cette ligne emprunte :

Dans la commune d'Elbeuf, la route départementale n° 2 (rues de la Barrière, Royale, Saint-Étienne et de Rouen) ;

Dans la commune d'Orival, la route départementale n° 2 et le chemin de grande communication n° 18 ;

Dans la commune de Saint-Étienne du Rouvray, le même chemin et la Grande-Rue de Saint-Étienne ;

Dans la commune de Sotteville, le chemin de grande communication n° 18, jusqu'au point *terminus* des tramways de Rouen à Quatremarre.

Ligne n° 2 (pour voyageurs et marchandises). — De la place du Calvaire à Saint-Pierre lez Elbeuf (pont de l'Oison).

Cette ligne emprunte :

Dans la commune d'Elbeuf, la route départementale n° 14 (rue de Caudebec) ;

Dans la commune de Caudebec lez Elbeuf, la même route (rue de Louviers) ;

Dans la commune de Saint-Pierre lez Elbeuf, la même route, jusqu'au pont de l'Oison.

Ligne n° 3 (pour voyageurs et marchandises). — De la place du Calvaire à Saint-Pierre lez Elbeuf (Puits-Mérot).

Cette ligne emprunte :

Dans la commune d'Elbeuf, la route départementale n° 7 (rue du Cours) ;

Dans la commune de Caudebec lez Elbeuf, la route départementale n° 7 (les rues de Strasbourg, de la Porte-Verte et de la Villette) ;

Dans la commune de Saint-Pierre lez Elbeuf, les rues de la Villette, du Saunier, de la Bretèque et de l'Église, jusqu'à la place du Puits-Mérot.

La ligne n° 4 (pour voyageurs et marchandises). — De la place du Calvaire à la gare du chemin de fer de l'Ouest.

Cette ligne emprunte :

Dans la commune d'Elbeuf, la route départementale n° 14 (rue de Paris et pont sur la Seine) ;

int-Aubin jouxte Boulleng, la même route (avenue de

r de la gare des voyageurs.
urs et marchandises). — De la place du Coq à la gare
st.
ns la commune d'Elbeuf, les rues Saint-Jean et Henry,
la ligne n° 4.
urs et marchandises). — De la place du Calvaire à la
rléans à Rouen.
dans la commune d'Elbeuf, la route départementale
partie commune avec la ligne n° 1) et la rue Saint-
gueur.
andises seulement), formée de tronçons discontinus

euf, le quai de la Seine, les rues du Havre, du Neu-
Robert, Porte-Rouge et Cousin-Corblin ;
it-Aubin jouxte Boulleng, l'embranchement de la route
es rues donnant accès à la gare des marchandises du

mécanique est autorisé sur les lignes ou portions de
savoir :
ine de la rue de Rouen à l'extrémité de la ligne, à

ace de la Mairie de Caudebec lez Elbeuf à l'extrémité
lez Elbeuf.

Publics pourra toutefois exiger, à une époque quel-
ue la traction mécanique soit remplacée, sur tout ou
tions de lignes, par la traction au moyen de chevaux,
le de traction n'assure pas convenablement la sécurité
ou qu'il présente des inconvénients graves pour le

prescrit qu'à la suite d'une enquête. Le concession-
un délai de six mois.
nes ou portions de lignes faisant partie de la présente
'era au moyen de chevaux.

DÉLAIS D'EXÉCUTION.

'exécution seront présentés dans un délai de six mois
ret déclaratif d'utilité publique.
commencés dans un délai de trois mois à partir de
s seront poursuivis et terminés de telle manière qu'un
ueur totale du réseau soit livré chaque année à la

LARGEUR DE LA VOIE. — GABARIT DU MATÉRIEL ROULANT.

Art. 4. — La largeur de la voie, entre les bords intérieurs des rails, devra être de 1 mètre.

La largeur du matériel roulant, y compris les saillies, notamment celles des marchepieds latéraux et celle du chargement des véhicules, ne dépassera pas $1^m,90$; la hauteur du matériel roulant, au-dessus des rails, sera au plus de $4^m,20$.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie sera réglée de telle façon qu'entre les parties les plus saillantes de deux véhicules qui se croisent, il y ait un intervalle libre d'au moins $0^m,50$.

ALIGNEMENTS ET COURBES. — PENTES ET RAMPES.

Art. 5. — Les alignements seront accordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 40 mètres, sauf dans les traverses et à leurs abords, où ce rayon pourra descendre à 20 mètres. Le maximum des déclivités est fixé à $0^m,045$, sauf dans la rue Saint-Étienne, à Elbeuf, où le nivellement actuel pourra être conservé.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté, dans des cas exceptionnels, de proposer aux dispositions du présent article les modifications qui lui paraîtraient utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable du Préfet.

ÉTABLISSEMENT DE LA VOIE FERRÉE. — PARTIES ACCESSIBLES AUX VOITURES ORDINAIRES.

Art. 6. — Dans les sections où le tramway sera établi dans la chaussée avec rails noyés, les voies de fer seront posées au niveau du sol, sans saillie ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique et sans aucune altération de ce profil, soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale du Préfet. Les rails seront compris dans un pavage ou dans un empierrement de $0^m,20$ d'épaisseur qui régnera dans l'entre-rails et à $0^m,50$ au moins de chaque côté, suivant que la chaussée préexistante sera elle-même pavée ou empierrée au moment de la construction de la voie ferrée; ce pavage ou cet empierrement sera exécuté conformément aux dispositions prescrites par le Préfet, sur la proposition du concessionnaire, qui restera chargé de l'établir à ses frais.

Par exception, la chaussée d'asphalte sera maintenue sur les deux grands ponts de la route départementale n° 14, et les rails posés au niveau de cette chaussée, sans saillie ni dépression.

La chaussée pavée ou empierrée de la voie publique sera d'ailleurs conservée ou établie avec des dimensions telles qu'en dehors de l'espace occupé par le matériel du tramway (toutes saillies comprises), il reste une largeur libre de chaussée d'au moins $2^m,60$, permettant à une voiture ordinaire de se ranger pour laisser passer le matériel du tramway avec le jeu nécessaire.

alle libre d'au moins 1m,10 de largeur sera réservé, d'autre part, ériel de la voie ferrée (toutes saillies comprises) et la verticale de ieure de la plate-forme de la voie publique.

JSSEMENT DE LA VOIE FERRÉE. — PARTIES NON ACCESSIBLES AUX VOITURES ORDINAIRES.

Si la voie ferrée est établie sur un accotement qui, tout en res- ble aux piétons, sera interdit aux voitures ordinaires, il reposera sur le ballast exclusivement composée de pierres cassées ou de gravier, de largeur et d'au moins 0m,35 d'épaisseur totale, qui sera arasée ec la surface de l'accotement relevé en forme de trottoir.

de la voie publique qui restera réservée à la circulation des voitures résentera une largeur d'au moins 6 mètres, mesurée en dehors de occupé par la voie ferrée et en dehors des emplacements qui seront dépôt des matériaux de la route.

ent occupé par la voie ferrée sera limité, du côté de la route, au bordure d'au moins 0m,12 de saillie, d'une solidité suffisante ; ties de routes et de chemins dont la déclivité dépassera 0m,03, cette accompagnée et soutenue par un demi-caniveau pavé qui n'aura e 0m,30 de largeur. Un intervalle libre de 0m,30 au moins sera la verticale de l'arête de cette bordure et la partie la plus saillante de la voie ferrée ; un autre intervalle libre de 1m,10 subsistera ériel et la verticale de l'arête extérieure de l'accotement de la route, certains passages exceptionnels où cet intervalle pourra être réduit nt aux dispositions qui seront arrêtées par le Préfet, sur la demande nnaire. Les rails qui, à l'extérieur, seront au niveau de l'accote- usé, ne formeront sur l'entre-rails que la saillie nécessaire pour es boudins des roues du matériel de la voie ferrée.

oints où la voie ferrée sera établie en dehors de la voie publique , au pied de chaque talus du ballast, une banquette de 0m,50 au

TRAVERSES DES VILLES ET VILLAGES.

Dans les traverses des villes et des villages, les voies ferrées de- is d'une autorisation spéciale du Préfet, être établies avec rails noyés ssée entre les deux trottoirs, ou du moins entre les deux zones à r l'établissement du trottoir et suivant le type décrit à l'article 6. m des largeurs à réserver est fixé d'après les cotes suivantes :

a trottoir, 1m,10 ;

e matériel de la voie ferrée (partie la plus saillante) et le bord d'un

on réserve le stationnement des voitures ordinaires, 2m,60

on supprime ce stationnement, 0m,30.

EXÉCUTION DES TRAVAUX.

Art. 9. — Le déchet résultant de la démolition et du rétablissement des chaussées sera couvert par des fournitures de matériaux neufs de la nature et de la qualité de ceux qui sont employés dans lesdites chaussées.

Pour le rétablissement des chaussées pavées au moment de la pose de la voie ferrée, il sera fourni, en outre, la quantité de boutisses nécessaire, afin d'opérer ce rétablissement suivant les règles de l'art, en évitant l'emploi des demi-pavés.

Le concessionnaire aura toutefois la faculté de remplacer les boutissses par deux pavés de deux tiers de longueur lorsque la largeur des pavés sera égale ou supérieure à $0^m,20$, et à la condition que la découpe d'une rangée à l'autre sera toujours d'au moins $0^m,05$.

Lorsqu'une voie ferrée à traction de chevaux sera placée sur un trottoir ou sur une contre-allée en terre, il sera établi entre les rails une chaussée empierrée de $0^m,20$ d'épaisseur pour la circulation des chevaux employés à l'exploitation.

Les vieux matériaux provenant des anciennes chaussées remaniées ou refaites à neuf, qui n'auront pas trouvé leur emploi dans la réfection, seront laissés à la libre disposition du concessionnaire.

Les fers, bois et autres éléments constitutifs des voies ferrées devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination.

VOIE.

Art. 10. — Les voies devront être établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Les rails seront en acier et du poids de 16 kilogrammes au moins par mètre courant; ils seront posés sur traverses.

GARES ET STATIONS.

Art. 11. — Les voitures devront s'arrêter en pleine voie pour prendre ou laisser des voyageurs sur tous les points du parcours, sauf sur les sections qui seront déterminées par le Préfet, sur la proposition du concessionnaire.

Il y aura, en outre, pour les voyageurs et pour les marchandises, des gares, stations et haltes dont le nombre et l'emplacement seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois entendu, dès à présent, qu'il sera établi des stations ou des haltes pour le service des voyageurs aux deux extrémités de chaque ligne, ainsi qu'à toutes les limites de section, telles qu'elles sont définies par l'article 23 du présent cahier des charges (tarif des voyageurs).

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

ENTRETIEN.

Art. 12. — Sur les sections où la voie ferrée est accessible aux voitures ordi-

s à rails noyés dans la chaussée), l'entretien, qui est à la charge
aire, comprend le pavage, l'empierrement ou l'asphalte des entre-
tre-voie, ainsi que des zones de 0m,50 qui servent d'accotements
rails.
ans les parties à deux voies, l'entretien de l'entre-voie ne sera à
concessionnaire qu'autant qu'il n'aura pas plus de 1m,50 de lar-
les deux voies seront considérées, au point de vue de l'entretien,
ndantes l'une de l'autre.

N DES PARTIES DE ROUTE OU DE CHEMIN ATTEINTES PAR LES TRAVAUX DE LA VOIE FERRÉE.

Lorsque, pour la construction ou la réparation de la voie ferrée,
ire de démolir des parties pavées, empierrées ou asphaltées de
ue, situées en dehors des zones ou de l'accotement indiqués ci-
a être pourvu par le concessionnaire à l'entretien de ces par-
ne année à dater de la réception provisoire des travaux de réfec-
a de même pour tous les ouvrages souterrains.

NOMBRE MINIMUM DE VOYAGES.

Le nombre minimum des trains de voyageurs qui desserviront
chacune des lignes du réseau, la ligne n° 7 exceptée, est fixé
iaque sens.
ité d'un nombre de trains plus considérable se fait sentir, le con-
ıera tenu de se mettre d'accord avec l'Administration pour leur
et modifier en conséquence ses tableaux de marche des trains.
nes nos 4, 5 et 6, la corespondance devra être assurée avec les
ant les gares de Saint-Aubin et d'Elbeuf.

'ATION DE LA VITESSE ET DE LA LONGUEUR DES TRAINS.

Les trains se composeront d'un nombre de voitures tel que leur
e ne dépasse pas 60 mètres.
es trains en marche sera au plus de 20 kilomètres à l'heure.

TITRE III.

DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

DURÉE DE LA CONCESSION.

La durée de la concession du réseau mentionné à l'article 2 du
des charges commencera à courir de la date du décret d'autori-
prendra fin quarante ans après cette date.

EXPIRATION DE LA CONCESSION.

Art. 17. — A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, l'État sera subrogé à tous les droits du concessionnaire sur la voie ferrée et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

Le concessionnaire sera tenu de lui remettre en bon état d'entretien la voie ferrée et les immeubles faisant partie du domaine public qui en dépendent. Il en sera de même de tous les objets mobiliers dépendant de ladite voie, tels que les barrières et clôtures, les changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, bureaux d'attente et de contrôle.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, l'État aura le droit de saisir les revenus du tramway et de les employer à rétablir en bon état la voie ferrée et ses dépendances, si le concessionnaire ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, l'État se réserve le droit de les reprendre en totalité ou pour telle partie qu'il jugera convenable, à dires d'experts, mais sans pouvoir y être contraint. La valeur des objets repris sera payée au concessionnaire dans les six mois qui suivront l'expiration de la concession et la remise du matériel à l'État.

L'État sera tenu, si le concessionnaire le requiert, de reprendre, en outre, les matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts ; et réciproquement, si l'État le requiert, le concessionnaire sera tenuc de éder ses approvisionnements de la même manière.

Toutefois, l'État ne pourra être obligé de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du tramway pendant six mois.

Les dispositions qui précèdent ne sont applicables qu'au cas où le Gouvernement déciderait que les voies ferrées doivent être maintenues en tout ou en partie.

REMISE DES LIEUX DANS L'ÉTAT PRIMITIF.

Art. 18. — Dans le cas où le Gouvernement déciderait, au contraire, que les voies ferrées doivent être supprimées en tout ou en partie, ces voies seront enlevées et les lieux remis dans l'état primitif par les soins et aux frais du concessionnaire, sans qu'il puisse prétendre à aucune indemnité.

RACHAT DE LA CONCESSION.

Art. 19. — L'État aura toujours le droit de racheter la concession.

Si le rachat a lieu avant l'expiration des quinze premières années de l'exploitation, il se fera conformément au paragraphe 3 de l'article 11 de la loi du

Ce terme de quinze ans sera compté à partir de la mise en
ective du réseau entier, ou au plus tard à partir de la fin du
té dans l'article 3 du présent cahier des charges, sans tenir
ards qui auraient eu lieu dans l'achèvement des travaux.
de la concession entière est réclamé par l'État après l'expira-
premières années de l'exploitation, on réglera le prix du rachat
produits nets annuels obtenus par le concessionnaire pendant
qui auront précédé celle où le rachat sera effectué, et en y
annuités qui auront été payées à titre de subvention ; on en
duits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le pro-
des cinq autres années.
et moyen formera le montant d'une annuité, qui sera due et
ssionnaire pendant chacune des années restant à courir sur la
ncession.
cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de
sept années prises pour terme de comparaison.
naire recevra, en outre, dans les six mois qui suivront le rachat,
ents auxquels il aurait droit à l'expiration de la concession,
rième et le cinquième paragraphes de l'article 17, la reprise
es objets mobiliers étant ici obligatoire dans tous les cas pour

naire ne pourra élever aucune réclamation dans le cas où, par
gement dans le classement des routes et chemins empruntés par
une nouvelle autorité serait substituée à celle de qui émane la

utorité aura les mêmes droits que celle qui a fait la concession.

DÉCHÉANCE.

Si le concessionnaire n'a pas remis au Préfet tous les projets
il n'a pas commencé les travaux dans les délais fixés par l'ar-
rra la déchéance, qui, après mise en demeure, sera prononcée
des Travaux Publics, sauf recours au Conseil d'État par la voie

x cas, la somme qui aurait été déposée, ainsi qu'il sera dit à
titre de cautionnement, deviendra la propriété de l'État et lui
.

ACHÈVEMENT DES TRAVAUX EN CAS DE DÉCHÉANCE.

Faute par le concessionnaire d'avoir poursuivi et terminé les
s délais et conditions fixés par l'article 5, faute aussi par lui
es diverses obligations qui lui sont imposées par le règlement
publique du 6 août 1881, ainsi que par le présent cahier des
s le cas prévu par l'article 10 de la loi du 11 juin 1880, il
perte partielle de son cautionnement, dans les conditions qui

seraient prévues par l'acte de concession, soit la perte totale de ce cautionnement, soit la déchéance. Dans tous les cas, il sera statué par le Ministre des Travaux Publics, après mise en demeure, sauf recours au Conseil d'État par la voie contentieuse. Dans les deux premiers cas, le cautionnement devra être reconstitué dans le mois de la décision ministérielle.

En cas de déchéance, il sera pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par le concessionnaire, conformément à l'article 41 du règlement d'administration publique du 6 août 1881.

CAS DE FORCE MAJEURE.

Art. 22. — Les dispositions des deux articles qui précèdent ne seraient pas applicables, et la déchéance ne serait pas encourue, dans le cas où le concessionnaire n'aurait pu remplir ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatées.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

TARIF DES DROITS A PERCEVOIR.

Art. 23. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

DÉSIGNATION DES STATIONS.		Longueurs approximatives entre les stations	PRIX A PAYER par billet simple.	
de départ.	d'arrivée.		1re classe.	2e classe.
beuf, place du Calvaire	Orival, mairie.	3 300m	0f,30	0f,20
em.	Oissel	10 900	0 80	0 60
em..	Saint-Etienne du Rouvray.	15 600	1 30	0 85
em.	Sotteville, Quatremarre . .	18 300	1 50	0 85

Des voitures spéciales pourront, avec l'approbation du Ministre, être employées à ces transports.

Les places d'impériale seront assimilées, pour le prix, aux places de seconde classe. Dans les voitures sans impériale, les places de première et de seconde classe seront en nombre égal à l'intérieur, les places de plate-forme sont assimilées à la seconde classe.

Les billets d'aller et retour seront accordés avec une réduction d'un quart sur le prix total que l'on devrait payer pour parcourir deux fois le même itinéraire.

Il pourra être délivré des cartes permettant aux personnes qui voudront ainsi s'abonner de parcourir tout le réseau de la ville et de la banlieue moyennant une redevance dont le montant sera fixé ultérieurement.

BAGAGES ET MESSAGERIES.

Les bagages autres que ceux que les voyageurs sont autorisés à conserver dans les voitures et les marchandises de toutes classes transportées à la vitesse des trains des voyageurs seront taxés conformément au tarif ci-après :

D'un point à un autre du réseau concédé, quelle que soit la distance et quelles que soient les lignes parcourues :

Jusqu'à 5 kilogrammes inclusivement.	0f,20
Au delà de 5 kilogrammes et jusqu'à 10 kilogrammes inclusivement. .	0 25
Au delà de 10 kilogrammes et jusqu'à 20 kilogrammes inclusivement.	0 35
Au delà de 20 kilogrammes et jusqu'à 30 kilogrammes inclusivement.	0 40
Au delà de 30 kilogrammes et jusqu'à 40 kilogrammes inclusivement.	0 45
Au delà de 40 kilogrammes et jusqu'à 50 kilogrammes inclusivement.	0 50
Au delà de 50 kilogrammes et jusqu'à 100 kilogrammes, par fraction indivisible de 10 kilogrammes.	0 10
Au delà de 100 kilogrammes et jusqu'à 900 kilogrammes, par fraction indivisible de 50 kilogrammes.	0 10

Au-dessus de 900 kilogrammes, il sera fait application du tarif ordinaire des marchandises transportées à petite vitesse.

Il est stipulé que le droit de péage entre pour les deux tiers et le prix de transport pour un tiers dans les taxes fixées ci-dessus :

	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX TOTAUX.
ES TRANSPORTÉES A PETITE VITESSE.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
ar tonne et par kilomètre.			
spiritueux. — Huiles. — Bois façonnés rie et autres, bois exotiques découpés. — miques non dénommés. — Œufs. — ne. — Gibier — Sucre. — Café. — Dro- ceries. — Tissus. — Denrées coloniales. facturés. — Armes. — Allumettes chimi- rre frais — Biscuits. — Bougies — Bros- apellerie. — Chocolat. — Citrons. — Co- Confitures. — Conserves. — Coutellerie. connés teints ou vernis — Draperie. — — Fruits confits. — Glaces. — Horloges. — Indienne — Indigo. — Librairie. — erie. — Lits en fer — Machines et mé caisses. — Machines en pièces. — Merce- ges. — Papeterie — Parfumerie. — Pas- - Plumes — Rubannerie — Rouennerie Savons de toilette. — Sellerie. — Tapis. n dénommés. — Toiles. — Vannerie. — Verroterie. — Vins en bouteilles, en cais- nier.			
ilomètre, jusqu'au 10e inclus.	0 16	0 24	0 40
ilomètre, du 11e au 20e inclus.	0 16	0 19	0 35
ilomètre, au delà du 20e.	0 16	0 14	0 30
ès. — Grains. — Farines. — Légumes fa- iz. — Maïs. — Châtaignes et autres den- ures non dénommées — Chaux et plâtre. de bois. — Bois à brûler dit *de corde*. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — pente — Marbre en blocs. — Albâtre. — otons filés. — Laines filées pour tissages, cardées. — Vins et vinaigres en fût. — bière en fût. — Levure sèche. — Fers. — Plomb et autres métaux cuivrés ou non. oulées — Beurre salé en fût — Bouteilles chets de coton ou de laine lavés. — Gou- Poissons salés. — Pommes de terre. — Savon non parfumé en fût.			
kilomètre, jusqu'au 10e inclus.	0 12	0 18	0 30
ilomètre, du 11e au 12e inclus.	0 12	0 13	0 25
ilomètre, au delà du 20e.	0 12	0 08	0 20
ouille. — Marne. — Cendre — Fumier - Pierres à chaux et à plâtre — Pavés et our la construction et la réparation des ierres de taille et produits de carrières — fer et autres. — Fonte brute — Sel. — Meulières. — Cailloux. — Sable. — Ar- es. — Briques. — Ardoises. — Bois de oûches. — Cotons bruts en balles. — Lai- n suint ou en balles.			
kilomètre, jusqu'au 10e inclus.	0 08	0 12	0 20
kilomètre, du 11e au 20e inclus.	0 08	0 07	0 15
kilomètre, au delà du 20e.	0 08	0 02	0 10

minés ci-dessus ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

ment entendu que les prix de transport ne seront dus au con-

cessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, il n'aura droit qu'aux prix fixés par le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 2 kilomètres, elle sera comptée pour 2 kilomètres.

Le tableau des distances entre les diverses stations, pour l'application du tarif des marchandises, sera arrêté par le Préfet, d'après le procès-verbal de chaînage dressé contradictoirement par le concessionnaire et le service du contrôle. Ce chaînage sera fait suivant la voie la plus courte, d'axe en axe des bâtiments des voyageurs des stations extrêmes. Les tarifs proposés d'après cette base seront soumis à l'homologation du Ministre des Travaux Publics.

Le poids de la tonne est de 1 000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou pour 10 kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre zéro et 10 kilogrammes payera comme 10 kilogrammes; entre 10 et 20 kilogrammes, comme 20 kilogrammes, etc.

Toutefois, pour bagages et articles de messageries transportés à grande vitesse, les coupures seront établies : 1° de zéro à 5 kilogrammes; 2° au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogrammes; 3° au-dessus de 10 kilogrammes, par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque de marchandises en petite vitesse ne pourra être inférieur à $0^{f},40$.

BAGAGES.

Art. 24. — Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 20 kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et elle sera réduite à 15 kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

ASSIMILATION DES CLASSES DE MARCHANDISES.

Art. 25. — Les denrées, marchandises, effets et autres objets non désignés dans le tarif seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes auxquelles ils auront le plus d'analogie, sans que jamais, sauf les exceptions formulées aux articles 26 et 27 ci-après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la première classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations des classes pourront être provisoirement réglées par le concessionnaire; elles seront immédiatement affichées et soumises au Ministre, qui prononcera définitivement.

TRANSPORT DE MASSES INDIVISIBLES.

– Le concessionnaire ne pourra être contraint à transporter les
nt plus de 3 000 kilogrammes.
stant la disposition qui précède, le concessionnaire transporte des
isibles pesant plus de 3 000 kilogrammes, il devra, pendant trois
ns, accorder les mêmes facilités à ceux qui en feraient la demande.
s, les prix de transport seront fixés par le Ministre, sur la proposi-
essionnaire.

EXCEPTIONS. — ENVOIS PAR GROUPES.

– Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :
nrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et
nent pas 200 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube ;
atières inflammables ou explosibles et objets dangereux pour lesquels
nts de police prescriraient des précautions spéciales ;
et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué
gent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres
objets d'art et autres valeurs.
trois cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés
t par le Ministre, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur
n du concessionnaire.

ABAISSEMENT DES TARIFS.

– Dans le cas où le concessionnaire jugerait convenable, soit pour
total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser,
s conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif, les
nt autorisé à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées
délai de trois mois au moins pour les voyageurs et d'un an pour les
s.
dification de tarif proposée par le concessionnaire sera annoncée un
e par des affiches.
tion des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation
des Travaux Publics, conformément aux dispositions de la loi du
).
tion des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.
) particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expé-
réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.
cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient
tre le Gouvernement et le concessionnaire, dans l'intérêt des services
ux réductions ou remises qui seraient accordées par le concession-
ligents.
baissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur
ur le transport.

DÉLAIS D'EXPÉDITION.

Art. 29. — Le concessionnaire sera tenu d'effectuer constamment, avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Les colis et objets quelconques seront inscrits, à la gare d'où ils partent et à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux, au fur et à mesure de leur réception; mention sera faite, sur le registre de la gare du départ, du total dû pour le transport.

Pour les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu suivant l'ordre de leur inscription à la gare de départ.

Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture dont un exemplaire restera aux mains de l'expéditeur. Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, le concessionnaire sera tenu de lui délivrer un récépissé qui énoncera la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

DÉLAI DE LIVRAISON.

Art. 30. — Les denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés et livrés de gare en gare, dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées :

1° Les denrées, marchandises et objets quelconques à grande vitesse seront expédiés par le premier train de voyageurs contenant des voitures de toutes classes et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés l'enregistrement trois heures avant le départ du train.

Ils seront mis a la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de deux heures après l'arrivée du même train.

2° Les denrées, marchandises et objets quelconques à petite vitesse seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise.

Le maximum de durée du trajet sera fixé par le Préfet, sur la proposition concessionnaire.

Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée en gare.

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour le concessionnaire.

Il pourra être établi un tarif réduit, approuvé par le Ministre des Travaux Publics pour tout expéditeur qui acceptera des délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour la petite vitesse.

Le Préfet déterminera par des règlements spéciaux les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été, ainsi que les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés des villes.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution

ıs délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront et, sur la proposition du concessionnaire.

FRAIS ACCESSOIRES.

es frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ıment et de magasinage dans les gares et magasins du tramway, nuellement par le Ministre, sur la proposition du concession- ı de même des frais de transbordement qui seront faits dans ccordement de la ligne concédée avec une ligne présentant une différente.

naire sera tenu d'opérer, toutes les fois qu'il en sera requis, le e déchargement des marchandises. Il lui sera payé pour ces ar tonne chargée ou déchargée, savoir :

ATION ses.	CHARGEMENT	DÉCHARGEMENT.	TOTAL.
. . . . .	0f,75	0f,25	1f,00
. . . . .	0 70	0 20	0 90
. . . . .	»	»	0 80

s et destinataires demeurent libres d'exécuter eux-mêmes ces ns ou seulement l'une d'entre elles. Toutefois, pour les mar- troisième classe, ils devront ou bien se charger de l'une et de en confier le soin au concessionnaire, au prix du tarif.

CAMIONNAGE.

e concessionnaire sera tenu de faire, soit par lui-même, soit iaire dont il répondra, le factage et le camionnage, pour la ile des destinataires, de toutes les marchandises, qui lui seront eulement jusqu'à la limite du territoire des communes tra-

ıcevoir seront fixés par le Ministre, sur la proposition du Ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

expéditeurs et destinataires resteront libres de faire eux-mêmes e factage et le camionnage des marchandises.

TRAITÉS PARTICULIERS.

Art. 33. — A moins d'une autorisation spéciale du Ministre, il est interdit au concessionnaire, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire directement ou indirectement, avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

Le Préfet, agissant en vertu de l'article 40 du règlement d'administration publique du 6 août 1881, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le tramway.

EMBRANCHEMENTS INDUSTRIELS. — TARIF A PERCEVOIR POUR LE MATÉRIEL PRÊTÉ.

Art. 34. — Le concessionnaire sera indemnisé de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements industriels desservant des carrières, des mines, ou des usines, par la perception d'une redevance qui est fixé à 12 centimes par tonne pour le premier kilomètre et à 4 centimes par tonne et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excédera un kilomètre.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

FONCTIONNAIRES OU AGENTS DU CONTRÔLE.

Art. 35. — Les fonctionnaires ou agents chargés du contrôle et de la surveillance de la voie ferrée seront transportés gratuitement dans les voitures de voyageurs.

SERVICE DES POSTES.

Art. 36. — Le concessionnaire sera tenu de recevoir dans ses voitures, aux heures des départs réguliers, les sacs de dépêches de la poste, escortés ou non d'un convoyeur. Les sacs seront placés dans un coffre fermant à clef. Le convoyeur aura droit à une place réservée aussi près que possible de ce coffre.

L'administration des postes aura en outre le droit de fixer aux voitures de l'entreprise une boîte aux lettres, dont elle fera opérer la pose et la levée par ses agents.

Les prix des transports ci-dessus seront payés par l'administration des postes, conformément aux tarifs homologués, sauf dans le cas où l'Etat se serait engagé à fournir au concessionnaire une subvention par annuités. Dans ce cas, les sacs de dépêches et le convoyeur devront être transportés gratuitement

ire pourra être tenu de fixer, d'après les convenances du , l'heure d'un de ses départs dans chaque sens. Le montant démentaires de toute nature que ce service spécial aura impo- naire, déduction faite du produit qu'il aura pu en retirer, lui dministration des postes, que l'entreprise soit subventionnée sor, suivant le règlement qui sera fait de gré à gré ou par cas de désaccord de ces arbitres, un tiers arbitre sera dési- de préfecture.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

FRAIS DE CONTRÔLE.

somme que le concessionnaire doit verser chaque année te du décret de concession, afin de pourvoir aux frais du culée d'après le chiffre de 50 francs par kilomètre de voie

ment aura lieu le 30 juin 1882, à la caisse du trésorier- la Seine-Inférieure.

CAUTIONNEMENT.

nt la signature de l'acte de concession, le concessionnaire e des dépôts et consignations une somme de 100 000 francs n rentes sur l'État calculées conformément au décret du u en bons du Trésor, avec transfert, au profit de ladite ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.
mera le cautionnement de l'entreprise.
ièmes en seront rendus au concessionnaire par cinquième et t à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera l'expiration de la concession.

ÉLECTION DE DOMICILE.

oncessionnaire devra faire élection de domicile à Elbeuf.
l ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui le lorsqu'elle sera faite au secrétariat de la mairie d'El-

contestations qui s'élèveraient entre le concessionnaire et sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du charges seront jugées administrativement par le conseil de rtement de la Seine-Inférieure, sauf recours au Conseil

FRAIS D'ENREGISTREMENT.

Art. 41. — Les frais d'enregistrement du présent cahier des charges et de la convention ci-annexée seront supportés par le concessionnaire.

Dressé par l'Ingénieur en chef de la Seine-Inférieure soussigné, conformément à la décision ministérielle du 30 juillet 1881.

Rouen, 2 septembre 1881.

Signé LAVOINNE.

Elbeuf, le 16 septembre 1881.

Accepté :
Le Rétrocessionnaire,
Signé TH. DE RIDDER.

Accepté par nous :
Le Maire de la ville d'Elbeuf,
Signé DOUBLET.

Approuvé :
Le Ministre des Travaux Publics,
Signé H. VARROY.

(N° 351)

[18 février 1882.]

Décret relatif à la composition du Conseil d'administration des Chemins de fer de l'État.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des Travaux Publics ;

Vu l'article 2 du décret du 25 mai 1878 (*), instituant un conseil d'administration de neuf membres pour l'exploitation provisoire des chemins de fer rachetés par l'État ;

Vu le décret du 24 janvier 1882 (**), portant de neuf à seize le nombre des membres de ce conseil d'administration,

Décrète :

Art. 1er. — Le réseau provisoire des chemins de fer de l'État est administré, sous l'autorité du Ministre des Travaux Publics, par un Conseil d'administration de douze membres nommés par décret du Président de la République.

Art. 2. — Un président et un vice-président seront désignés chaque année, parmi ces membres, par le Ministre des Travaux Publics. Ils pourront être continués dans leurs fonctions.

Le président aura voix prépondérante en cas de partage.

Art. 3. — Les administrateurs resteront en fonctions pendant

(*-**) *Annales* 1879, p. 360, et 1882, p. 685.

ils seront renouvelés par quart le 1er juillet de

sortants peuvent être renommés.

conséquence, le 1er juillet 1882, il sera procédé, r renouvellement, à la désignation, par la voie du nière série des administrateurs sortants parmi les llement en fonctions. Pour ramener le nombre des à douze, chiffre ci-dessus fixé, cette série com- ministrateurs et il ne sera pourvu au remplacement ntre eux.

1883, il sera procédé au tirage au sort de la , comprenant trois administrateurs, parmi les neuf ncien conseil ; le 1er juillet 1884, trois autres mem- eront désignés par le sort parmi les six anciens , et enfin, le 1er juillet 1885, les trois derniers t remplacés.

n annuelle du président et du vice-président aura ue renouvellement.

cas de décès ou de démission d'un administrateur, é par décret pour le temps que ses fonctions durer.

. . . . . .

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 352)

[11 mars 1881.]

Travaux publics. — Dommages. — Indemnité pour dommage actuel, — et indemnité à charge de travaux. — Réserve par le conseil de préfecture des dommages ultérieurs. — Intérêts et intérêts des intérêts. — (Compagnie du chemin de fer Paris-Lyon-Méditerranée contre Dlle Domet de Mont.) — *Frais d'expertise mis avec raison à la charge de l'auteur du dommage qui, devant le conseil de préfecture, avait contesté tout droit à indemnité, alors qu'il en a été accordé une* (*).

Vu la requête présentée pour la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du conseil de préfecture du Jura du 18 décembre 1878, qui a condamné la compagnie requérante à payer à la demoiselle Domet de Mont: 1° une indemnité de 130 francs pour dommages causés à la propriété de ladite demoiselle; 2° une somme de 450 francs, à charge par celle-ci de faire tels travaux que de droit, et tous droits de ladite demoiselle réservés pour tous dommages nouveaux, et l'a condamnée en outre aux dépens;

Ce faisant, attendu que la compagnie requérante, devant les experts comme devant le conseil de préfecture et devant le Conseil d'État, s'est déclarée et se déclare prête à payer lesdites sommes de 130 et 450 francs; mais cette dernière, seulement sous la condition que, moyennant l'exécution des travaux qu'elle représente, lesquels sont spécifiés au rapport des experts, la demoiselle Domet de Mont n'aurait aucune répétition ultérieure à exercer contre la compagnie requérante à raison des dommages pouvant provenir de la modification du régime des eaux de l'Ognon; attendu que c'est à tort que le conseil de préfecture a déclaré réserver tous les droits de la demoiselle Domet de Mont pour tous dommages nouveaux, puisque les travaux ordonnés et mis à la charge de la

(*) Voir 16 juin 1876, Ollagnier, *Ann.* 1878, p. 654; 6 août 1880, compagnie d'Orléans. *Ann.* 1881, p. 1433.

ie avaient précisément pour but de faire cesser tous dom-
ltérieurs; que le payement de la somme de 450 francs
nstituer un règlement définitif à forfait de tous les droits
enderesse; dire que l'indemnité due à la demoiselle Domet
est fixée à 130 francs; donner acte à la compagnie de son
ment à payer à ladite demoiselle une somme de 450 francs
tion que celle-ci s'interdira tous droits de réclamation
e pour les dommages à venir; condamner ladite demoi-
frais d'expertise et aux dépens;

mémoire présenté pour la demoiselle Domet de Mont...
u rejet de la requête avec intérêts et dépens, par les mo-
les sommes allouées à la demoiselle Domet de Mont par
il de préfecture ont eu pour objet de l'indemniser de la
r elle subie et de la mettre à même de faire cesser par
ux décrits au rapport des experts l'action corrodante des
e le conseil n'a ainsi statué que sur un préjudice né et
efusant de faire porter son examen sur les préjudices
s que pourrait avoir à subir ultérieurement l'exposante et
uels tous ses droits étaient réservés; que ledit conseil
ailleurs excédé ses pouvoirs en prétendant régler definiti-
à forfait toutes les réclamations que la demoiselle Domet
pourrait avoir à former à raison de dommages futurs;

loi du 28 pluviôse an VIII;

rticle 130 du Code de procédure civile;

lérant que, sans contester le chiffre de l'indemnité qui a
ée par l'arrêté attaqué à la demoiselle Domet de Mont, la
ie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerra-
ient que c'est à tort que le conseil de préfecture a réservé
s de ladite demoiselle pour tous dommages nouveaux;

onsidérant que l'arrêté attaqué n'a statué et n'a entendu
que sur le préjudice qui, dès à présent, résulte pour la
lle Domet des travaux entrepris par la compagnie requé-
ns la vallée de l'Ognon, et que les indemnités qui ont été
accordées à la demoiselle Domet ne sauraient faire
à ce qu'elle en puisse réclamer de nouvelles dans le cas
opriété viendrait à subir des dommages nouveaux du fait
mpagnie; que, dès lors, celle-ci n'est pas fondée à criti-
disposition qui a réservé en pareil cas les droits de la de-
Domet;

qui concerne les frais d'expertise :

lerant que devant le conseil de préfecture la compagnie
ins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée a contesté

à la demoiselle Domet tout droit à indemnité; que, dès lors, c'est avec raison que l'arrêté attaqué a mis la totalité des frais d'expertise à la charge de ladite compagnie;

En ce qui concerne les intérêts :

Considérant qu'ils sont dus à partir du 12 août 1879, jour où la demande en a été faite devant le Conseil d'État.

En ce qui touche les intérêts des intérêts.

Considérant qu'à la date du 11 novembre 1880, jour où la demoiselle Domet en a fait la demande, il était dû plus d'une année d'intérêts; que, dès lors, il y a lieu de lui allouer les intérêts des intérêts à partir de cette date... (Requête rejetée. Les sommes dues par la compagnie porteront intérêt à partir du 12 août 1879. Les intérêts seront capitalisés pour porter eux-mêmes intérêts à partir du 11 novembre 1880. La compagnie Paris-Lyon-Méditerranée est condamnée aux dépens.)

(N° 353)

[11 mars 1881.]

Voirie (Grande). — Contraventions. — (Sieurs Lallemant et Garnery.) — *Introduction de bestiaux sur la voie ferrée. — Brèche réparée au moyen d'un pieu et de deux lisses pénétrant dans la haie vive. Clôture continue. Condamnation* (*). — (*Recours contre un arrêté du 23 décembre 1879; Haute-Marne; une brèche existait dans la haie de clôture au point où se sont introduits les bestiaux*);

Vu... (Observations du Ministre des Travaux Publics, la brèche, à l'endroit indiqué, avait été fermée; c'est aux requérants qu'il appartenait de prouver l'existence de la brèche au moment où leurs animaux ont pénétré sur la voie ferrée);

Vu l'arrêt du Conseil du 16 décembre 1759;

Vu la loi du 15 juillet 1845;

Vu la loi du 29 floréal an X et la loi du 23 mars 1842;

Considérant que l'arrêt du Conseil du 16 décembre 1759 fait défense, à peine de 100 livres d'amende, de laisser répandre des bestiaux sur les bords des grands chemins plantés soit d'arbres, soit de haies d'épines et autres; que l'article 2 de la loi du

(*) Voir l'arrêté du 4 mars 1881 (Ministre des Travaux Publics, *Ann.* 1882, p. 739).

1845 déclare applicable aux chemins de fer les lois et rè-
sur la grande voirie qui ont pour objet d'assurer la conser-
s fossés, talus, levées et ouvrages d'art dépendant des

érant qu'il est constaté par le procès-verbal ci-dessus visé,
ate du 10 octobre 1879, deux vaches appartenant au sieur
t se sont introduites sur la voie ferrée au point kilomé-
0025 de la ligne de Paris à Belfort; que si une brèche
constatée quelques jours auparavant dans la clôture, au
les bestiaux se sont introduits sur la voie ferrée, il ré-
procès-verbal et il n'a pas été contredit par l'instruction
brèche avait été réparée au moyen d'un piquet et de
s pénétrant dans la haie vive; que, dans ces circonstances,
rants ne sont pas fondés à soutenir que la clôture n'était
nue, ou qu'elle avait cessé de recevoir un entretien suf-
e c'est avec raison que le conseil de préfecture a con-
s sieurs Lallemant et Garnery à une amende de 16 francs
ais du procès verbal... (Rejet.)

(N° 354)

[12 mars 1881.]

*publics. — Compétence. — Cession amiable d'un terrain à
pour la confection d'une route. — Obligation de reconstruire
de soutènement. — Mode d'exécution. — Conflit négatif.
ns réservés.* — (Sieur Battle contre l'État.) — *Un particulier
ait à l'État cession amiable d'une parcelle pour l'établis-
d'une route, moyennant — outre le prix stipulé — l'en-
nt pris par l'État de reconstruire un mur de soutènement,
que l'Administration, en se bornant à construire un simple
, n'a pas exécuté la convention. — C'est à l'autorité judi-
et non au conseil de préfecture, qu'il appartient de décider
avaux faits par l'État constituent un véritable mur de sou-
nt, selon le sens du contrat, et, dans le cas de la négative,
lamner l'État à les démolir et à les remplacer par un mur
ènement. — La solution de ces questions dépend exclusive-
l'appréciation d'une convention de droit commun, et les
à exécuter en vertu de cet acte ne sauraient avoir le ca-
de travaux publics (*). — Renvoi des parties devant le tri-
ivil. — Dépens réservés pour y être statué en fin de cause.*

---

les arrêts des 15 mars et 8 mai 1850, Ajusson de Grandsagne et Gau-

Vu la requête présentée, au nom du sieur Battle, par Me de Saint-Malo, son avocat... dans laquelle il est exposé que, par acte du 28 juin 1838, le sieur Battle a vendu à l'État, pour l'établissement de la route n° 116, 389m,50 de terrain, moyennant le prix de 345f,88 à la charge par l'Administration de reconstruire le mur de soutènement de la propriété trois mois après sa démolition; que, l'Administration s'étant bornée à construire un simple placage où sont survenus des éboulements successifs, le sieur Battle s'est adressé d'abord au conseil de préfecture des Pyrénées-Orientales, pour obtenir contre l'État la complète exécution de la clause ci-dessus relatée; que, le conseil de préfecture s'étant déclaré incompétent, le sieur Battle a porté alors sa demande devant le tribunal civil de Prades, qui, lui-même, a déclaré son incompétence; que, dans ces circonstances, le sieur Battle demande au Tribunal des conflits, de régler la compétence;

Vu l'ordonnance... par laquelle le garde des sceaux, président du Tribunal des conflits, a prescrit la communication au Ministre des Travaux Publics; par la voie administrative, conformément aux dispositions contenues dans l'article 22 du règlement du 26 octobre 1849, du recours en règlement de juges formé par le sieur Battle contre l'État;

Vu la lettre du Ministre des Travaux Publics, en réponse à la communication qui lui a été faite de la requête susvisée, ensemble les avis du Préfet du département des Pyrénées-Orientales, de l'Ingénieur ordinaire et de l'Ingénieur en chef, et celui du Conseil général des Ponts et Chaussées...;

Vu les observations nouvelles déposées au nom du sieur Battle, signées par Me Lecointe, avocat au Conseil, successeur de Me de Saint-Malo...;

Vu l'arrêté, en date du 15 juin 1874, par lequel le conseil de préfecture du département des Pyrénées-Orientales se déclare incompétent pour statuer sur le second chef de la demande du sieur Battle, tendant à faire décider que l'Administration demeurera chargée de l'entretien et de la conservation des placages par elle construits;

---

tier, *Ann.* 1850, p. 551 et 695; — 12 juin, 30 novembre et 15 décembre 1850, Guillot, Laporte et d'Espagnets, *Ann.* 1850, p. 766, 1010 et 1054; — 29 mars 1851, Chevalier, *Ann.* 1851, p. 107; — 16 juin et 22 août 1853, de Niort et Duhoux, *Ann.* 1854, p. 3 et 157; — 22 février et 15 mars 1855, de Chergé et Gay, *Ann.* 1855, p. 337 et 409; — 15 décembre 1869, Bergère et Filsac, *Ann.* 1870, p. 390 et 393; — 21 juillet 1876, Ville de Brest, *Ann.* 1878, p. 793 et les renvois; *Conférences* de M. Aucoc. 2e édit., t. II, nos 816 et 860.

ıent, en date du 17 juillet 1878, par lequel le tribu-
ades, statuant à la suite d'une expertise par lui pré-
rdonnée, déclare que Battle est en droit de réclamer
tion la construction d'un mur de soutènement le long
ı désignées dans l'acte du 28 juin 1838, régularisé le
a même année, mais se déclare incompétent pour se
.r la suppression demandée du mur tel qu'il a été
l'Administration, et sur son remplacement par un
lans des conditions de solidité suffisantes;
24 mai 1872 et le règlement du 26 octobre 1849;
, d'une part, que, par son arrêté en date du
e conseil de préfecture des Pyrénées-Orientales s'est
ıpétent sur le chef de la demande du sieur Battle,
e dire que l'Administration demeurerait chargée de
de la conservation des placages exécutés par l'État le
rs longeant les propriétés désignées en l'acte du

, d'autre part, que, par son jugement du 17 juillet 1878,
il de Prades, tout en décidant que le sieur Battle
de demander la reconstruction du mur litigieux, s'est
pétent pour statuer la suppression des placages qui
r leur remplacement par un mur de soutènement
ı des conditions de solidité suffisantes et conformes
ı prises par l'État dans la convention du 28 juin 1878:
que l'instance introduite par le sieur Battle soulève
savoir si les travaux faits par l'État, en exécution de
susénoncée, constituent un véritable mur de soutè-
l'État a satisfait, par cette construction, à l'obligation
lans ladite convention;
. que la solution de cette question appartient à l'auto-
; que le point de savoir si l'État est tenu de démolir
ont il s'agit et de les remplacer par un mur de sou-
end exclusivement de l'appréciation d'une convention
aun, intervenue entre l'État et le sieur Battle, lequel,
t la cession amiable d'une portion de son terrain, a
e supplément d'indemnité, la construction, le long
té, d'un mur destiné à soutenir les terres; que les
cuter en vertu de cette clause d'une convention pri-
ent avoir le caractère de travaux publics; qu'il suit
t à tort que le tribunal civil de Prades s'est déclaré
pour statuer sur l'insuffisance alléguée par Battle des
ıhs par l'État et sur la nécessité de leur remplace-

ment par un mur solide; qu'en effet ce tribunal, compétent pour déterminer le sens et la portée de la convention de 1838, était également compétent pour l'exécution;

Considérant que de ce qui précède il résulte que la double déclaration d'incompétence du conseil de préfecture et du tribunal civil de Prades crée un conflit négatif de juridiction;

Art. 1er. — Le jugement du tribunal civil de Prades, en date du 17 juillet 1878, est considéré comme non avenu.

Art. 2. — La cause et les parties sont renvoyées devant le tribunal civil de Prades.

Art. 3. — Les dépens seront réservés, pour être statué sur lesdits dépens en fin de cause.

(N° 355)

[18 mars 1881.]

Cours d'eau. — Association syndicale. — Compétence. — Apport de digues à un syndicat. — Dépens. — (Syndicat des digues de la Gresse contre le sieur de Pélissière.) — *Le conseil de préfecture est compétent pour connaître des contestations entre un syndicat et un propriétaire, au sujet d'un apport de digues que celui-ci prétend avoir fait au syndicat* (*). — *Appréciation de convention conclue entre un propriétaire et un syndicat. — Décidé qu'il n'y avait pas eu, de la part du propriétaire, cession de la digue au syndicat, et que, par suite, le syndicat ne devait pas d'indemnité au propriétaire, qui s'était engagé à entretenir, réparer et, au besoin, reconstruire sa digue, moyennant certains avantages stipulés à son profit. — Dépens. — Pas de condamnation aux dépens.*

Vu la requête... pour le syndicat des digues de la Gresse... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 9 novembre 1878, par lequel le conseil de préfecture de l'Isère a déclaré que les digues possédées par le sieur de Pélissière sur la rive gauche de la Gresse seraient considérées comme un apport du sieur de Pélissière au syndicat et a ordonné une expertise afin d'en faire déterminer la valeur;

Ce faisant, attendu que le syndicat de la Gresse a été organisé par ordonnance royale du 13 décembre 1829; que les propriétés du sieur de Pélissière y ont été comprises dès l'origine; que celui-ci aurait pu, au moment de la formation du syndicat, faire apport au

(*) Voir 13 mars 1856, Imbert, *Ann.* 1856, p. 329; — 7 septembre 1869, chemin de fer de Paris à Lyon, *Ann.* 1871, p. 33.

ligues construites par lui ou par ses auteurs et recon-
. syndicat, mais que, par une convention intervenue
r de Pélissière et le syndicat, et approuvée par l'Ad-
e 6 novembre 1834, le sieur de Pélissière a déclaré
propriété de ses digues, et se charger seul de leur
s la condition d'être exonéré de toutes les taxes affé-
ıvaux exécutés par le syndicat sur la rive gauche de
e cette convention a été exécutée depuis 1834, que
lissière n'a, par suite, été soumis à aucune taxe affé-
vaux de la rive gauche; que le syndicat a exécuté
livers travaux sur la rive droite, et que le sieur de
y contribuer à raison de ses propriétés situées tant
ıche que sur la rive droite; qu'il en a été ainsi décidé
de préfecture de l'Isère en 1862; que le sieur de Pé-
ırait prétendre aujourd'hui échapper aux taxes qui
ièrement demandées pour les travaux de la rive
posant au syndicat l'acquisition de ses digues et en
une compensation entre le montant des taxes et la
ues; que, d'ailleurs, le différend portant sur l'inter-
e convention privée passée entre le syndicat et le
ière, le conseil de préfecture était incompétent pour

ire présenté par le sieur de Pélissière... tendant au
oi par les motifs que, depuis plusieurs années, le
en pourparlers avec lui pour acquérir ses digues;
t avait, à cet effet, demandé aux ingénieurs de faire
des digues; qu'en prévision de cette cession, plu-
ıccessifs au payement des taxes avaient été accordés
lissière; qu'en dernier lieu, le Préfet de l'Isère, en
ın nouveau sursis, l'invitait à poursuivre sans délai
la cession en négociation; qu'il a dû, en consé-
le conseil de préfecture; que son droit de faire ap-
ues ne saurait être contesté; qu'il est reconnu que
t utiles au syndicat; que celui-ci ne saurait dès lors
sans en tenir compte au sieur de Pélissière; rejeter
condamner le syndicat aux dépens...;
ınce royale du 13 décembre 1829, constitutive du
gues de la Gresse;
es 16 septembre 1807 et 21 juin 1865;
étence :
que la demande formée par le sieur de Pélissière
eil de préfecture, avait pour but de faire déclarer

que les digues construites par ses auteurs devaient être considérées comme un apport fait par lui au syndicat, et, par suite, de faire fixer la somme qui lui serait due par le syndicat à raison de cet apport; que cette question se rattache à l'appréciation et au règlement des droits respectifs des associés et à la répartition entre eux des dépenses; qu'ainsi, aux termes des dispositions combinées de la loi du 16 septembre 1807 et de la loi du 21 juin 1865, le conseil de préfecture était compétent pour statuer sur la demande formée par le sieur de Pélissière;

Au fond :

Considérant que l'ordonnance royale du 13 décembre 1829 a constitué en association syndicale les propriétaires intéressés aux réparations, à l'entretien et à l'achèvement des digues destinées à protéger les terrains situés sur les deux rives du torrent de la Gresse, et que la propriété du sieur de Pélissière a été comprise dans le périmètre dudit syndicat : que si, à la vérité, le sieur de Pélissière était en droit, lors de la constitution du syndicat, de faire apport à l'association des digues qu'il avait établies antérieurement et qui étaient utiles au syndicat, et de réclamer une indemnité à raison de cet apport, il résulte de l'instruction que, par une convention intervenue entre le syndicat et le sieur de Pélissière et approuvée le 6 novembre 1834 par le Préfet de l'Isère, le sieur de Pélissière s'est engagé à prendre à sa charge l'entretien, la réparation et au besoin la reconstruction des digues situées au devant de sa propriété, sur la rive gauche de la Gresse, à la condition d'être exonéré de toute contribution aux frais d'entretien et de reconstruction des ouvrages exécutés par le syndicat sur la rive gauche du torrent; que cette convention a réglé la situation respective du sieur de Pélissière et du syndicat à l'égard des digues construites antérieurement à la constitution du syndicat; que, dans ces circonstances, une cession desdites digues ne pourrait plus être effectuée qu'avec l'assentiment des deux parties, c'est-à-dire tant du syndicat que du sieur de Pélissière;

Considérant que, si le syndicat a consenti, à plusieurs reprises, à examiner les propositions à lui faites par le sieur de Pélissière, à partir de l'année 1858, pour la cession de ses digues, les deux parties ne se sont jamais entendues sur le prix de la cession; qu'ainsi le sieur de Pélissière ne saurait se prévaloir d'un contrat de cession qui n'a jamais été formé pour demander une indemnité au syndicat; que, par suite, il y a lieu de décider que c'est à tort que le conseil de préfecture a, par l'arrêté attaqué, déclaré que les digues du sieur de Pélissière seraient considérées comme

: par celui-ci au syndicat, et a ordonné une expertise
déterminer la valeur;
ens :
: que les contestations relatives à la répartition des
re les intéressés et à la perception des taxes syndi-
roduites sans frais; qu'ainsi, il n'y a lieu de prononcer
amnation aux dépens... (Arrêté annulé. Surplus des
ejeté.)

(N° 356)

[18 mars 1881.]

lics. — Voirie (Grande). — Carrières (Exploitation de).
ge d'un chemin de fer. — Interdiction administrative de
— Dommage. — Compétence du conseil de préfecture.
e des Travaux Publics contre sieur Perravex et Bozzino.)
: conseil de préfecture, et non à l'autorité judiciaire,
tient d'apprécier l'indemnité réclamée par les propriétaires de carrières, pour le préjudice que leur cause
m de les exploiter, prononcée par un arrêté préfectoral
rêt de la conservation d'un chemin de fer (*). — Il en
ors même que l'interdiction a été prononcée pour une
tinie — S'il en résulte une gêne dans le mode de jouis-
y a cependant pas dépossession. — Annulation de l'ar-
nseil de préfecture qui s'était déclaré incompétent et
nt ce conseil.

urs présenté par le Ministre des Travaux Publics...
qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 26 dé-
, par lequel le conseil de préfecture de la Haute-
déclaré incompétent pour statuer sur une demande en
mée par les sieurs Perravex, propriétaire, et Bozzino,
diverses carrières situées à proximité du chemin de fer
Annemasse, à raison du préjudice que leur aurait causé
desdites carrières prononcée, le 18 juin 1878, par
ctoral, dans l'intérêt de la conservation de la voie

---

nars 1861, chemin de Lyon, *Ann.* 1861, p. 345; — 15 juin
Faire, *Ann.* 1864, p. 611, et les conclusions de M. Robert; —
, chemin de Lyon, *Ann.* 1879, p. 56; — Rappr. 28 mai 1880,
. 1881, p. 1106.

Ce faisant, attendu que c'est à tort que le conseil de préfecture a considéré l'interdiction prononcée comme équivalente à une dépossession complète ou à une expropriation, laquelle serait de la compétence de l'autorité judiciaire; qu'en effet, l'interdiction prononcée, quoique indéfinie, n'a pas eu pour effet de priver le sieur Perravex de sa propriété; qu'il peut encore en tirer parti, notamment en y plantant des vignes soutenues par des murs en gradins; qu'ainsi le préjudice dont il est demandé réparation n'est autre qu'un dommage causé pour la conservation du domaine public; qu'ainsi le conseil de préfecture était compétent pour connaître de la réclamation des sieurs Perravex et Bozzino; par ces motifs, annuler l'arrêté attaqué, et renvoyer les sieurs Perravex et Bozzino devant le conseil de préfecture, pour y être statué au fond sur l'indemnité à laquelle ils ont droit;

Vu les observations présentées pour les sieurs Perravex et Bozzino... tendant au maintien de l'arrêté avec les conséquences de droit, par les motifs que l'interdiction de leurs carrières est indéfinie et a pour effet de les empêcher de jouir de la propriété intéressée, de la seule façon qui permette d'en retirer quelque utilité; qu'ainsi la propriété n'est plus entre leurs mains qu'un vain titre; que l'interdiction des carrières équivaut, dès lors, à une véritable expropriation, et que l'indemnité qui leur est due ne saurait être fixée par le conseil de préfecture;

Vu le décret du 7 mars 1863 portant règlement général des carrières du département de la Haute-Savoie;

Vu les lois des 15 juillet 1845 et 28 pluviôse an VIII;

Considérant que par son arrêté du 18 juin 1878 le Préfet de la Haute-Savoie a, par application des articles 9 et 10 du règlement du 7 mars 1863 et des articles 3 et 10 de la loi du 15 juillet 1845, interdit l'exploitation des carrières au sieur Perravex, comme compromettant la solidité des ouvrages du chemin de fer d'Annecy à Annemasse; que, si cette interdiction a été prononcée pour une durée indéfinie, et si elle a eu pour effet de priver le propriétaire de la faculté d'user de sa propriété de la façon la plus avantageuse, elle n'a eu pour effet ni d'en déposséder le sieur Perravex, ni de l'empêcher d'en jouir suivant tel autre mode qu'il pourra adopter; que, dans ces circonstances, les sieurs Perravex et Bozzino ne sont pas fondés à soutenir que l'interdiction d'exploiter des carrières équivalait à une dépossession complète de la propriété, et que le préjudice qui en était résulté pour eux devait être apprécié par l'autorité judiciaire suivant les formes prescrites par la loi du 3 mai 1841; que, dès lors, il y a lieu d'annuler l'arrêté

lequel le conseil de préfecture de la Haute-Savoie s'est déclaré ompétent pour connaître de la réclamation et de renvoyer les ırs Perravex et Bozzino devant ledit conseil de préfecture pour tre statué sur l'indemnité à laquelle ils auraient droit... (Arrêté ulé. Renvoi devant le conseil de préfecture.)

(N° 357)

[18 mars 1888.]

uvaux publics. — Communes. — Pont concédé. — Reconstruction. - Subvention de l'État. — (Ministre de l'Intérieur contre sieur laurel.) — *La reconstruction d'un pont communal ne saurait en-ıger l'État à aucune dépense, s'il n'y a eu promesse régulière de ıbvention par le Ministre compétent. — De simples pourparlers, ıème suivis d'une décision qui approuve les détails techniques du rojet, ne peuvent équivaloir à une promesse de subvention. — ans l'espèce, le Ministre avait, au contraire, fait des réserves xpresses sur l'allocation qui était demandée par le concessionnaire u pont.*

u, en premier lieu, le recours formé par le Ministre de l'Intéır... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté 20 août 1878, par lequel le conseil de préfecture de la Hautenne, sur la réclamation du sieur Maurel, concessionnaire du t Saint-Pierre, à Toulouse, tendant à faire condamner l'État à tenir compte des dépenses imprévues au cahier des charges la reconstruction du pont dans des conditions différentes de es déterminées dans la concession a entraînées, a décidé que ıt serait tenu envers le sieur Maurel de la moitié desdites enses, et ordonné une expertise pour les évaluer;

e faisant, attendu que le sieur Maurel était tenu, par l'appliion de son cahier des charges, à reconstruire à ses frais le pont ıt-Pierre, emporté en 1875 par la crue de la Garonne ; que ce t est un pont communal, et que les subventions que l'État ıit pu accorder pour sa reconstruction étant purement facul-ıes de sa part, le sieur Morel n'est pas fondé à réclamer comme ıroit une somme quelconque à l'État, quels que soient d'ailleurs travaux supplémentaires et non prévus que le concessionnaire ru devoir faire dans l'intérêt de la concession, pour prévenir nouvelle chute du pont; rejeter la réclamation du sieur Maurel ;

u, en deuxième lieu, la requête sommaire et le mémoire ampliarésentés pour le sieur Maurel... tendant à ce qu'il plaise au

Conseil réformer l'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture de la Haute-Garonne en tant qu'il n'a mis à la charge de l'État que la moitié des dépenses non prévues au cahier des charges que l'Administration aurait imposées d'après la requête, au concessionnaire;

Ce faisant, attendu que l'État doit compte au concessionnaire de la totalité desdites dépenses, dont il n'était pas tenu par application de son cahier des charges, qui lui ont été imposées en fait, et ne pouvaient l'être en droit qu'à la condition qu'elle lui seraient intégralement remboursées, condamner l'État envers le sieur Maurel à une indemnité de 92 000 francs représentant l'excédent des dépenses imprévues mises à sa charge, avec intérêts, intérêts des intérêts et dépens, subsidiairement donner une expertise;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII, et celles du 16 septembre 1807;

Considérant que le recours du Ministre de l'Intérieur et le pourvoi du sieur Maurel sont connexes; qu'il y a lieu de les joindre pour y être statué par une seule décision;

Considérant que le pont Saint-Pierre, à Toulouse, est un pont communal qui ne fait pas partie du domaine public de l'État; qu'ainsi l'État ne pouvait être tenu d'une part des frais de reconstruction dudit pont qu'à raison et dans les limites d'une subvention qui aurait été promise au nom de l'État par le Ministre de l'Intérieur;

Mais considérant qu'aucune promesse de cette nature n'a été faite par le Ministre; que si des pourparlers ont eu lieu entre l'Administration et le sieur Maurel sur une demande du concessionnaire tendant d'une part à être autorisé à reconstruire le pont dans des conditions différentes de celles prévues par son cahier des charges, et de nature du reste à assurer la conservation de l'ouvrage, d'autre part à obtenir une subvention de l'État, et si en réponse à cette demande une décision du Ministre de l'Intérieur est intervenue à la date du 14 décembre 1876 et a été notifié au sieur Maurel, cette décision se borne à approuver, conformément à un avis du conseil général des Ponts et Chaussées, les détails techniques du projet de reconstruction du pont présenté par le concessionnaire, et fait des réserves expresses sur l'allocation de la subvention demandée : considérant qu'il suit de là que c'est à tort que le conseil de préfecture a condamné l'État à supporter, à titre de subvention, la moitié de la dépense des travaux imprévus dont il serait justifié par le concessionnaire; qu'il y a lieu dès lors, tout en rejetant le pourvoi du sieur Maurel tendant à être indemnisé par l'État de la totalité de la dépense desdits travaux, d'annuler l'arrêté attaqué, et de décider que le sieur Maurel n'est pas fondé

ner de l'État une subvention devant la juridiction conten-
(La requête du sieur Maurel est rejetée. Arrêté annulé.
équence, demande du sieur Maurel tendant à l'allocation
mme de 92 000 francs, représentant une partie des frais
istruction du pont Saint-Pierre à Toulouse, rejetée.)

(N° 358)

[18 mars 1881.]

*publics. — Commune. — Entreprise de travaux de canalisa-
- Décompte.* — (Ville de Toulouse contre sieurs Paris, Tarbé,
et autres.) — *Attachements. — Lorsqu'il n'a pas été tenu d'at-
cents réguliers et que les carnets n'ont pas été signés par les
reneurs, l'importance des travaux a pu être déterminée par
pertise* (*). *— Appréciation des quantités de bois perdus d'a-
avis du tiers-expert. — Retard dans l'achèvement des tra-
— Délai imposé à l'entrepreneur par le cahier des charges,
'engageant pas l'Administration, surtout en présence de cir-
ices imprévues ou de force majeure. — Pas d'indemnité. —
ciation de l'indemnité due à raison du préjudice causé par
luction des eaux dans la conduite d'amenée. — Difficultés
ues, pour les déblais, causées par les eaux : appréciation de
mité. — Ponts et barrages provisoires pour le maintien de
ulation : indemnité allouée — Matériel. — Lorsque l'Admi-
ion a commandé l'achat d'un matériel qui s'est trouvé inu-
r suite de modifications apportées dans le mode d'exécution
vaux, il y a lieu à indemnité. — Journées d'ouvriers en
— Prix fixé par le cahier des charges. Exagération du
de journées sur les carnets d'attachement. Réduction. —
ture de cailloux retirée à l'entrepreneur. — Indemnité. —
d'une dureté exceptionnelle. — Difficultés imprévues. In-
. Renforcement des reins de la voûte. — Évaluation du cube
n employé. — Indemnité. Gêne dans le coulage du béton et
pose des cintres. Sarments pour remplissage. Addition de
dans le béton et dans l'enduit de la voûte. Indemnité. — In-
ce des dimensions de la conduite et de l'épaisseur des en-
— Rejet : les entrepreneurs se sont conformés aux ordres
énieurs. Allocation des intérêts et des intérêts des intérêts
termes de la loi.*

---

9 juin 1876, Aubert, *Ann.* 1878, p. 577.

Vu la requête... pour la ville de Toulouse... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 24 juillet 1877, par lequel le conseil de préfecture du département de la Haute-Garonne a condamné la ville requérante à payer aux sieurs Tarbé, Jougla, Lavail et Baurès, cointéressés, une somme de 249 726f,02, montant de diverses réclamations relatives au décompte de leur entreprise de travaux de canalisation ;

Ce faisant, attendu... (Voir les motifs de l'arrêt); décharger la ville de Toulouse des condamnations prononcées contre elle; condamner les entrepreneurs au payement d'une somme de 180 000 fr. à titre d'indemnité, condamner en outre les entrepreneurs aux frais d'expertise et aux dépens;

Vu le mémoire en défense présenté pour le sieur Paris, cessionnaire des sieurs Tarbé, Jougla, Lavail et Baurès..., ensemble le mémoire présenté pour les entrepreneurs... et tendant à ce qu'il plaise au Conseil... rejeter la requête, réformer l'arrêté attaqué en ce qu'il a alloué aux entrepreneurs des sommes insuffisantes en ce qui concerne le premier et le second chef, leur allouer en conséquence une somme de 49 559 francs sur le premier chef et une somme de 14 420 francs en sus des condamnations prononcées; condamner la ville aux intérêts des intérêts échus depuis plus d'une année et en tous les dépens.

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Vu l'article 1153 du Code civil;

En ce qui touche les bois perdus (1er chef de l'arrêté attaqué) :

Sur les conclusions de la ville de Toulouse tendant à ce qu'il soit retranché du décompte une somme de 34 118f,74, allouée aux entrepreneurs par le conseil de préfecture, et sur le recours incident des sieurs Tarbé, Jougla et consorts tendant à ce qu'il leur soit alloué de ce chef une somme de 49 559 francs en sus de celle qui précède :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les carnets d'attachement, sur lesquels la ville se fonde pour demander la réduction des quantités de bois perdus dont il a été tenu compte aux sieurs Tarbé, Jougla et consorts, ont été irrégulièrement tenus; que, d'ailleurs, lesdits carnets ne sont pas signés par les entrepreneurs et que la ville de Toulouse ne justifie pas que ceux-ci aient été mis en demeure à cet effet, conformément aux prescriptions de l'article 8 du cahier des charges; que, dans ces circonstances, il y a lieu de maintenir pour les quantités de bois employés et perdus les évaluations du tiers expert;

ant que le conseil de préfecture a fixé, conformément
tiers expert, à la somme de 34 118f,74, passible de
omme à allouer de ce chef à l'entreprise, et que, de
es entrepreneurs n'établissent pas que cette allocation
ante;

i concerne l'augmentation des dépenses par suite des
chef de l'arrêté attaqué) :

conclusions de la ville de Toulouse tendant à ce qu'il
ché du décompte une somme de 44 800 francs non
rabais accordée de ce chef aux entrepreneurs par le
préfecture, et sur le recours incident des sieurs Tarlé;
onsorts tendant à ce qu'il leur soit alloué en outre une
44 420 francs;

ant que si, aux termes de l'article 4 des conditions par-
e l'entreprise, les travaux devaient être terminés dans
huit mois, à peine de 100 francs par jour de retard
es entrepreneurs, cette clause ne constituait pas de la
ville un engagement de terminer les travaux dans
et qu'aucune disposition du cahier des charges n'au-
entrepreneurs à se prévaloir des retards dans l'achè-
travaux qui pourraient résulter de circontances im-
de force majeure pour demander une indemnité; qu'il
que c'est à tort que le conseil de préfecture leur a
somme de 44 800 francs et qu'il n'y a pas lieu de faire
r demande en payement d'une indemnité supplémen-
420 francs;

ui concerne le préjudice causé par l'introduction des
la conduite d'amenée (7e chef de l'arrêté attaqué) :

ant que le principe de cette indemnité n'est pas con-
la ville de Toulouse; qu'elle soutient seulement qu'il
en réduire le montant à 2 000 francs;

sidérant que la ville de Toulouse n'établit pas que la
préfecture, en fixant cette indemnité, à la somme de
s, conformément aux conclusions du tiers expert, ait
préciation exagérée du préjudice subi par les entrepre-

i concerne la plus-value pour difficultés exceptionnelles
8e chef de l'arrêté attaqué :

ant qu'aux termes de l'article 11 du devis, l'entrepre-
tenu de supporter sans indemnité qu'une hauteur de
la nappe d'eau souterraine, et qu'il résulte de l'exper-
ette hauteur a été considérablement dépassée et que

l'abondance des eaux a occasionné des difficultés imprévues du déblai;

Considérant qu'il n'existe de désaccord entre les experts que sur la longueur du parcours à laquelle il convient d'appliquer la plus-value;

Considérant que, dans ces circonstances, il y a lieu de s'en référer aux propositions formulées par le tiers expert après examen et discussion des calculs présentés par toutes les parties; que, dès lors, l'indemnité fixée à 19 000 francs par le conseil de préfecture doit être réduite à 11 400 francs, conformément à l'avis du tiers expert;

En ce qui concerne les barrages et passages provisoires (10e chef de l'arrêté attaqué);

Considérant que si, aux termes de l'article 10 des conditions particulières de l'entreprise, l'entrepreneur était tenu de se conformer, à ses frais, à toutes les mesures prescrites dans l'intérêt de la circulation, cette disposition, qui visait les mesures d'ordre et de sécurité, ne pouvait s'entendre de la création d'ouvrages tels que ponts grands et petits;

Mais considérant que les passerelles, cannelles et rigoles rentrent dans les frais de l'entreprise, à laquelle ces ouvrages accessoires sont indispensables;

Considérant que la ville demanderesse ne justifie pas qu'en allouant aux entrepreneurs une indemnité de 9 830 francs fondée sur la distinction qui précède et en tenant compte de la dépréciation des bois restés en la possession des entrepreneurs, le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation des circonstances de l'affaire;

En ce qui concerne le matériel commandé, la plus-value du béton dans les parties en talus, la plus-value des déblais et celle des remblais (11e, 14e, 16e chefs de l'arrêté attaqué):

Considérant que, si le matériel de l'entreprise doit rester à la charge des entrepreneurs, il résulte de l'instruction qu'il doit leur être tenu compte du préjudice que leur a causé l'impossibilité où ils ont été mis de s'en servir dans une partie des travaux par suite de la substitution des tranchées inclinées aux tranchées verticales;

Considérant, d'autre part, que le travail en tranchée inclinée a offert sous certains rapports des facilités plus grandes et qu'il sera fait une juste appréciation de ces divers éléments en fixant à 4 200 francs, conformément à l'arrêté attaqué, la plus-value du béton et en réduisant à une somme unique de 8 000 francs les allocations de 8 004 francs et de 8 214 francs accordées pour

léblais et de remblais par le conseil de préfecture.
oncerne les journées d'ouvriers employés en régie
rrêté attaqué) :

d'une part, que le bordereau des prix indiquait
entrepreneurs devaient fourn r des journées de
de maçons en régie, et qu'aux termes de l'article 13
harges, l'entrepreneur ne peut, sous aucun prétexte,
prix du marché ;

, d'autre part, qu'il résulte des investigations aux-
vré le tiers expert, qu'il y a eu exagération dans
journées portées sur les carnets d'attachement et
lieu d'augmenter les quantités portées au décompte ;
que c'est à tort que le conseil de préfecture, con-
'avis de l'expert Bergis et du tiers expert, a alloué de
ndemnité de 5 149 francs aux entrepreneurs ;

oncerne les cailloux noirs concassés (20e chef de
é) :

qu'aux termes de l'article 13 du devis, cette fourni-
e faite par les entrepreneurs, et qu'en la leur retirant
ille de Toulouse leur a causé une perte de bénéfice
ement évaluée par e conseil de préfecture à 1 117 fr. ;

oncerne le déblai du roc (3e chef de l'arrêté atta-

que les articles 37 et 38 du bordereau ne prévoyaient
de déblai, l'un en terrain ordinaire, l'autre dans la
uf ;

qu'il résulte de l'instruction qu'au cours des travaux
ntré un rocher d'une dureté exceptionnelle, dont le
nté des difficultés imprévues ; que dans ces circon-
nseil de préfecture a pu, sans violer les dispositions
du cahier des charges précité, fixer à 7 francs le
cube de déblai de roc, conformément d'ailleurs à
expert et de l'expert de la ville ;

concerne la difference dans le mesurage du béton
a voûte (4e chef de l'arrêté attaqué) :

que tous les experts ont été d'accord pour recon-
avait lieu d'ajouter au décompte un certain cube de
nforcement des reins de la voûte ; qu'il ne s'est élevé
que sur l'évaluation du cube ; que la ville requérante
u'en adoptant à cet égard les propositions du tiers
t à l'allocation d'une somme de 1 652f,50, le conseil
ait fait une fausse appréciation des droits des parties ;

En ce qui touche la gêne dans le coulage du béton et dans la pose des cintres (5e et 6e chefs de l'arrêté attaqué) :

Considérant qu'il résulte des constatations du tiers expert que la surélévation de l'eau dans la conduite, au delà des $0^m,20$, prévus par l'article 11 du devis susvisé, a entraîné une gêne considérable dans le coulage du béton du radier et dans la pose des cintres de la voûte; que le conseil de préfecture, en allouant de ce chef aux entrepreneurs des sommes de 2 500 francs et 4 000 francs, n'a fait qu'adopter les propositions du tiers expert et qu'il n'est pas justifié que ces propositions aient été exagérées;

En ce qui concerne les sarments pour remplissage (9e chef de l'arrêté attaqué) :

Considérant qu'en l'absence de constatations précises et d'attachements réguliers, c'est avec raison que le conseil de préfecture a adopté les appréciations du tiers expert, quant aux quantités et au prix de cette fourniture non prévue au devis; que la ville de Toulouse n'est pas fondée à demander de ce chef l'annulation de la décision attaquée;

En ce qui concerne l'addition de ciment dans le béton et dans l'enduit de la voûte (17e et 18e chefs de l'arrêté attaqué) :

Considérant que les ingénieurs de la ville de Toulouse et son expert sont tombés d'accord avec le tiers expert pour évaluer les allocations dues aux entrepreneurs aux sommes de 804 francs et de 3 457 francs, et que la ville de Toulouse n'établit pas qu'en adoptant ces chiffres le conseil de préfecture ait fait grief à ces droits;

Sur les conclusions de la ville de Toulouse tendant au payement d'une indemnité de 180 000 francs pour le préjudice que lui causerait l'insuffisance des dimensions de la conduite et de l'épaisseur des enduits :

Considérant que, si la conduite d'amenée n'a pas dans toute sa longueur les dimensions prévues au devis, il résulte des constatations faites par le tiers expert que les entrepreneurs ne se sont pas écartés des ordres qu'ils recevaient, et qu'aux termes de l'article 9 du cahier des charges, ils étaient tenus d'exécuter; que, d'ailleurs, la façon dont les travaux étaient conduits n'a jamais fait en cours d'exécution l'objet d'aucune réserve;

Considérant en outre en ce qui concerne les enduits, qu'il a été tenu compte, dans le règlement des travaux, de leur défaut d'épaisseur, et qu'il n'est pas établi que cette insuffisance soit de nature à compromettre la solidité du travail;

En ce qui concerne les intérêts (21e chef de l'arrêté attaqué) :

onsidérant que les intérêts sont dus aux entrepreneurs du jour a demande qu'ils en ont faite en justice;

n ce qui concerne les intérêts des intérêts :

onsidérant qu'aux dates des 5 décembre 1878 et 25 mars 1880, es sieurs Tarbé, Jougla et consorts en ont fait la demande, il t dû plus d'une année d'intérêts;

onsidérant que, de tout ce qui précède, il résulte qu'il y a lieu ıérer sur le montant total des condamnations prononcées par onseil de préfecture et s'élevant à 249 726 francs, les réduc- s suivantes : 2e chef, 44 880 francs; 19e chef, 5 149 francs; hef, 7 600 francs, sous déduction du rabais de 15,11 p. 100; 14e, 15e et 16e chefs, 8216 francs, sous déduction du rabais de 1 p. 100;

rticle 1er. — Le montant des condamnations prononcées contre lle de Toulouse par l'arrêté du conseil de préfecture de la te-Garonne, en date du 24 juillet 1877, est réduit de :

' 44 880 francs; 2e 5 149 francs; 3e 7 600 francs, déduction du ais de 15,11 p. 100; 4e 8 216 francs, sauf déduction du rabais 5,11 p. 100.

rt. 2. — La ville de Toulouse payera au sieur Tarbé et consorts intérêts à 5 p. 100 du montant ci-dessus fixé du décompte à ir du 29 mai 1875, jour de la demande, ensemble les intérêts intérêts échus le 5 décembre 1878, et les intérêts des sommes ı capitalisées du 25 mars 1880 au jour du payement.

rt. 3. — (Arrêté annulé en ce qu'il a de contraire. Surplus des clusions rejeté.)

rt. 4. — Il est fait masse des dépens, qui seront supportés, sa- : moitié par la ville de Toulouse et moitié par le sieur Tarbé ssorts.

(N° 359)

[18 mars 1881.]

aux publics. — Exhaussement de la voie publique en face d'une aison. — Appréciation du dommage en tenant compte du préjudice rouvé, de la nécessité d'exécuter des travaux de nivellement et ı réfection des portes et fenêtres, de la gêne dans l'exploitation, ı la dépréciation des bâtiments. — Rejet. — (Sieur Lenoir.)

Vu la requête... pour le sieur Lenoir... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 29 novembre 1878, par lequel le conseil de préfecture de Maine-et-Loire a fixé à 3 353 francs l'indemnité due au requérant par la ville de Baugé à raison des dommages causés à ses immeubles par la rectification de la rampe de la rue du Val-Boyer;

Ce faisant... dire qu'à la somme de 1 500 francs, allouée par le conseil de préfecture pour gêne dans l'exploitation, s'ajouteront une somme de 6 000 francs, pour travaux de raccordement, et une somme de 4 200 francs, pour dépréciation des immeubles; condamner la ville de Baugé à payer au requérant une indemnité totale de 11 700 francs avec intérêts et dépens;

Vu le mémoire en défense et recours incident présenté pour la ville de Baugé... tendant : 1° au rejet du recours du sieur Lenoir...; 2° à l'annulation de la disposition de l'arrêté attaqué, par laquelle le conseil de préfecture a accordé au sieur Lenoir une somme de 1 500 francs, pour gêne dans l'exploitation résultant de l'aggravation de la servitude d'écoulement des eaux de la chaussée...;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807;

Sur le recours du sieur Lenoir :

Considérant que, pour fixer l'indemnité due au sieur Lenoir par suite de la rectification de la rampe de la rue du Val-Boyer, le conseil de préfecture a tenu compte, d'après les propositions du tiers expert : 1° du préjudice éprouvé; 2° de la somme nécessaire pour prévenir de nouveaux dommages par l'exécution de travaux de nivellement et de réfection des portes et par la construction d'un aqueduc; 3° de la gêne dans l'exploitation; 4° de la dépréciation des bâtiments du requérant résultant de la diminution de la hauteur des portes et de l'écoulement des eaux; que le sieur Lenoir ne justifie pas que les sommes à lui allouées à ces divers titres soient insuffisantes;

Sur le recours incident de la ville de Baugé :

Considérant que, si le conseil de préfecture, en raison du préjudice que, par suite de l'exécution des travaux, l'écoulement des eaux de la rue cause à l'immeuble du requérant, a porté à 1 500 francs la somme de 540 francs que le tiers expert proposait d'accorder au sieur Lenoir pour gêne dans l'exploitation, et si ladite somme s'ajoute à celle de 1 000 francs allouée au sieur Lenoir, conformément à l'avis du tiers expert, pour dépréciation des immeubles, il ne résulte pas de l'instruction que le conseil de préfecture ait fait ainsi une évaluation exagérée de l'indemnité à la

le sieur Lenoir a droit; que, dès lors, la ville de Baugé as fondée à demander, de ce chef, l'annulation de l'arrêté ;... (Requête et recours incident de la ville de Baugé rejeeur Lenoir condamné aux depens, sauf ceux du recours t de la ville de Baugé, qui seront supportés par ladite

---

(N° 360)

[18 mars 1881.]

x publics. — Nivellement. — Modification projetée de la voie ique. Excès de pouvoirs. — (Sieur Van Veerssen et Cie.) — *ecours pour excès de pouvoirs contre un arrêté préfectoral de lement donné en contre-haut du niveau actuel de la rue est-il able encore bien que le requérant ait exécuté ses travaux sans onformer? Le nivellement doit-il être donné au propriétaire e demande, d'après le niveau actuel de la voie publique ou ès celui qu'elle pourra avoir après l'exécution de projets non e approuvés?* Résolu dans le premier sens (*).

requête... présentée pour les sieurs Van Veerssen et Cie... à ce qu'il plaise au Conseil d'État annuler, pour excès de — un arrêté du 23 octobre 1879, par lequel le Préfet de leur a donné, sur la demande par eux formée en vue de ire sur un terrain en bordure de la rue Marbeuf, un nivel- de 4m,76 en contre-haut du niveau actuel de ladite rue; isant, attendu que, à défaut d'un plan de nivellement régu- nt approuvé par l'autorité compétente, l'Administration est de fixer d'après l'état actuel les nivellements qui lui sont lés par les riverains, et qu'elle ne saurait, sans excéder ses s, chercher, par des arrêtés individuels, à élargir la voie e ou à en modifier le niveau; attendu que, dans l'espèce, rojet de modification de la rue Marbeuf était à l'étude, tabli que ce projet n'avait pas été approuvé par un décret

---

r l'arrêt du 19 décembre 1875, Ville de Paris contre Bercioux, *Ann.* 348, la note et les renvois; et en matière d'alignement, 11 juillet 1879, ger, *Ann.* 1880, p. 1332 et le renvoi. Voir en outre sur cette décision rvations de M. le Vavasseur de Précourt, *Revue générale d'administ-* 1881, t. II, p. 310.

rendu après enquête à l'époque où le Préfet de la Seine a délivré l'arrêté attaqué;

Vu les observations du Ministre de l'Intérieur... tendant au rejet du pourvoi des sieurs Van Veerssen et Cie par le motif que l'arrêté du préfet de la Seine, quelque impératifs qu'en fussent les termes, n'avait rien d'obligatoire pour les réquérants, qui demeuraient libres de construire suivant le niveau actuel, et que par suite lesdits sieurs Van Veerssen n'ont aucun intérêt à attaquer la décision préfectorale;

Vu le décret du 26 mars 1852;

Vu les lois des 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872;

Considérant que, s'il appartenait au Préfet de la Seine, en délivrant aux sieur Van Veerssen et Cie l'autorisation par eux demandée, de faire connaître aux requérants, à titre d'indication, les projets de l'Administration quant au nivellement ultérieur de la rue Marbeuf, il n'a pu, sans excéder ses pouvoirs, prescrire auxdits sieurs Van Veerssen et Cie, par un arrêté rendu en exécution de l'article 3 du décret du 26 mars 1852, un nivellement qui ne résultait ni de l'etat actuel des lieux ni d'aucun plan d'ensemble approuvé par l'autorité compétente... (Arrêté annulé.)

(N° 361)

[18 mars 1881.]

Voirie (Grande). — Port de Bordeaux. — Dépôts de paillons sur le quai. Contravention. — (Sieur Vandercruyce.) — *Le dépôt pendant plus de trois jours sur le quai de la Garonne, d'enveloppes-bouteilles dites paillons constitue une contravention de grande voirie.* — (*Ordonnance d'août* 1681, *article* 7.)

Vu la requête présentée par le sieur Vandercruyce... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 31 mai 1878 par lequel le conseil de préfecture de la Gironde, sur un procès-verbal dressé contre le requérant pour contravention aux règlements sur la police du port de Bordeaux à raison d'un dépôt d'enveloppes-bouteilles, dites paillons, sur les quais, l'a condamné à 16 francs d'amende, au remboursement des frais d'enlèvement d'office des paillons montant à 132f,24, et aux frais;

Considérant, a tendu qu'au devant des paillons déposes sur le quai, le requérant avait un navire en partance sur lequel il comp-

tait les embarquer; que, dès lors, bien que les paillons fussent depuis quelques jours en dépôt sur le quai, l'Administration ne pouvait en exiger l'enlèvement sans laisser au requérant le délai de trois jours que le règlement du port accorde aux armateurs pour le dépôt sur le quai des marchandises destinées à être embarquées; décider que le requérant n'a commis aucune contravention, décharger ledit requérant des condamnations prononcées contre lui;

Vu les observations du Ministre des Travaux Publics... tendant au rejet du pourvoi, par le motif que le dépôt des paillons appartenant au sieur Vandercruyce, ayant duré plus de trois jours, constituait une contravention aux règlements sur la police du port de Bordeaux;

Vu l'ordonnance d'août 1681, sur la marine, et le décret du 13 juillet 1654;

Considérant qu'aux termes des arrêtés du Préfet de la Gironde en date des 22 septembre 1869 et 20 mars 1874, relatifs à la police du port de Bordeaux, qui ne font que reproduire sur ce point les dispositions du titre Ier du livre IV de l'ordonnance d'août 1681 sur la marine, il est interdit aux armateurs, capitaines de navires et autres de laisser des marchandises en dépôt sur les quais pendant plus de trois jours;

Considérant qu'il résulte de l'instruction et qu'il n'est pas contesté que les paillons appartenant au sieur Vandercruyce, qui ont fait l'objet du procès-verbal, étaient en dépôt sur les quais depuis huit jours au moins au moment où le procès-verbal a été dressé contre le sieur Vandercruyce; que le dépôt desdits paillons sur les quais pendant plus de trois jours constituait une contravention aux dispositions des règlements précités, et qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a condamné le sieur Vandercruyce à raison de cette contravention à une amende de 16 francs et aux frais de l'enlèvement d'office desdits paillons, auquel il a été procédé sur son refus de les faire enlever... (Rejet.)

(N° 362)

[18 mars 1881.]

Voirie (Grande). — Canal de la Haute-Deule. — Servitude de halage. — Contravention. — (Sieur Colombier.) — *Le canal de la Haute-Deule n'est pas une rivière canalisée, mais un canal de navigation*

creusé de main d'homme; en conséquence, les propriétés riveraines ne sont pas grevées de la servitude de halage ou contre-halage, lorsqu'il n'est pas établi qu'elles aient été comprises dans les dépendances de ce canal (*).

Vu la requête... pour le sieur Colombier... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler, avec toutes les conséquences de droit, — un arrêté en date du 28 février 1879, par lequel le conseil de préfecture du Nord, statuant sur un procès-verbal de contravention de grande voirie dressé contre le requérant pour avoir fait obstacle, par des clôtures et par l'établissement d'une grue de déchargement, à la servitude du contre-halage, le long du canal de la Haute-Deule, a condamné le sieur Colombier à enlever lesdites clôtures et machines; attendu qu'il résulte des termes de l'acte en date du 31 octobre 1271, en vertu duquel ledit canal a été construit de main d'homme, qu'il n'est pas une rivière canalisée et que par suite, d'après la jurisprudence du Conseil d'État et de la Cour de cassation, les dispositions de l'ordonnance de 1669 et du décret du 22 janvier 1808 ne sont pas applicables aux riverains dudit canal;

Vu les observations présentées par le Ministre des Travaux Publics, auxquelles est joint un avis du Conseil général des Ponts et Chaussées adopté par le Ministre... tendant au rejet de la requête par le motif que la faible somme portée dans l'acte de 1271 pour solder la dépense de construction du canal dont il s'agit, ainsi que la configuration de ce canal, montrent que le cours d'eau dit la Haute-Deule est une rivière canalisée, à laquelle s'appliquent les dispositions de l'ordonnance de 1669 et du décret de 22 janvier 1808;

Vu l'ordonnance d'août 1669 et le décret du 22 janvier 1808;

Vu les lois des 19-22 juillet 1791, 28 pluviôse an VIII et 29 floréal an X;

Considérant que les dispositions de l'ordonnance d'août 1669 et du décret du 22 janvier 1808, qui établissent les servitudes de halage et de contre-halage, ne s'appliquent qu'aux fleuves et rivières navigables;

Considérant qu'il résulte de l'instruction, et notamment des plans et pièces ci-dessus visés, que le canal de la Haute-Deule, dont le sieur Colombier est riverain, est un canal de navigation construit de main d'homme et qu'il n'est pas établi que les parties de la rive sur lesquelles un droit de passage est réclamé par l'Administra-

(*) Voir 6 juin 1856 (Ministre des Travaux Publics, Ann. 1857, p. 114).

ıalage aient été comprises dans les dépendan-
, dès lors, c'est à tort que le conseil de pré-
par appl.cation de l'ordonnance et du décret
le requérant à enlever les clôtures et machi-
ɛrrain dont il est propriétaire et qui feraient
de la servitude du contre-halage le long dudit
lé. Renvoi des fins du procès-verbal.

(N° 363)

[18 mars 1881.]

'lantations sur les routes. — Dommage causé
Dettes de l'État. — (Sieur Lion.)— *L'État n'est*
iser les riverains des grandes routes à raison
à leur propriété par les racines des arbres plan-
:s (*). — *Mais le riverain peut-il, conformément*
ode civil, couper les racines qui pénètrent sur
ın résolu par l'arrêt; *mais affirmativement par*
s Ponts et Chaussées.)

ɔour le sieur Lion... tendant à ce qu'il plaise
– un arrêté du 11 février 1879, par lequel le
de l'Eure a rejeté la demande tendant à faire
ıi payer une indemnité à raison du préjudice
par les racines des arbres plantés sur la route
ı Rouen; — Ce faisant, attendu que sa pro-
ı jardin maraîcher entouré de murs de clô-
arnis d'espaliers ;que les racines des ormeaux
dégradent et traversent le mur de clôture, et
x racines des espaliers; que la circonstance
ılantes à plus de 2 mètres de sa propriété, ne
qu'une indemnité soit accordée au sieur Lion

---

ants du Code civil ne sont pas applicables en principe
ıi sont régis par la loi du 9 ventôse an 13, et le décret
r, aux termes de ces textes, on peut forcer un pro-
ı terrain ; il doit à plus forte raison souffrir les dom-
plantés sur la route. C'est pourquoi le moyen proposé
ı Ponts et Chaussées et indiqué dans les visas de l'arrêt
rté, comme contraire aux lois spéciales sur le régime
ɛ grandes routes.

en vertu des articles 1382 et 1383 du Code civil à raison du préjudice qu'il a souffert et qu'il n'a pu empêcher; annuler l'arrêté attaqué, lui accorder l'indemnité réclamée devant le conseil de préfecture, avec les intérêts de droit, et condamner l'État aux dépens;

Vu les observations du Ministre des Travaux Publics... ensemble l'avis du Conseil général des Ponts et Chaussées, et tendant au rejet du pourvoi, par les motifs qu'une indemnité ne peut être allouée en vertu des articles 1382 et 1383 du Code civil qu'autant qu'une négligence ou une imprudence pourrait être imputée à l'État; que les arbres de la route sont plantés à 3 mètres de la propriété du sieur Lion; que celui-ci a le droit de couper les racines qui pénètrent sur son fonds, mais ne saurait réclamer aucune indemnité;

Vu la loi du 28 pluvôse an VIII;

Vu les ordonnances de février 1522 et du 17 avril 1776, et la loi des 19-22 juillet 1791;

Vu les lois des 29 floréal an X et 9 ventôse an XIII;

Vu le décret du 16 décembre 1811;

Considérant que le sieur Lion ne justifie pas que dans les plantations exécutées sur la route de Rouen à Orléans, l'Administration se soit écartée des prescriptions établies par les lois et règlements ci-dessus visés et relatifs à la plantation des routes; qu'ainsi le sieur Lion n'est pas fondé à demander une indemnité à raison du préjudice que lui auraient causé les racines des arbres plantés, en conformité desdits lois et règlements, sur la route de Rouen à Orléans... (Rejet.)

(N° 364)

[25 mars 1881.]

Communes. — Conseil municipal. — Délibération. — Diffamation. — (Commune de Montrem.) — *Un fonctionnaire, dans l'espèce un agent voyer, offensé dans une délibération d'un conseil municipal, peut adresser au Préfet une plainte verbale. — La loi du 14 décembre 1789, aux termes de laquelle tout citoyen qui se croit personnellement lésé par un acte quelconque d'un corps municipal peut exposer ses sujets de plainte à l'autorité administrative supérieure, n'a pas déterminé les formes dans lesquelles la plainte de la partie lésée peut être formée. — En supposant que l'agent offensé n'ait adressé aucune plainte, le Préfet ne pourrait-il pas d'office censurer la délibération contenant des énonciations offensantes pour*

on subordonné ? — Non résolu par l'arrêt, mais résolu affirmativement par le Ministre de l'Intérieur (*).

Vu la requête présentée par le conseil municipal de la commune Montrem... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler, pour ès de pouvoirs, — un arrêté du 17 avril 1880, par lequel le fet de la Dordogne a censuré la délibération prise, le 15 février cédent, par le conseil municipal de ladite commune, comme tenant des expressions offensantes pour l'agent voyer cantonal; le faisant, attendu que, d'après l'article 60 de la loi du 14 décembre 1789, tout citoyen qui se croit personnellement lésé par elque acte du conseil municipal, peut exposer ses sujets de inte à l'autorité administrative supérieure, à laquelle il appartient d'y faire droit; que le Préfet de la Dordogne a censuré la ibération du conseil municipal de la commune de Montrem en e du 15 février 1880, sans être saisi de la plainte de la partie ressée, et qu'ainsi l'article 60 de la loi du 14 décembre 1789 a violé; dire que l'arrêté ci-dessus visé du Préfet de la Dordogne entaché d'excès de pouvoirs;

Vu les observations du Ministre de l'Intérieur... tendant au rejet pourvoi, par les motifs que c'est sur la réclamation verbale de gent voyer cantonal contre lequel étaient dirigées les expres- ns offensantes contenues dans la délibération du conseil muni- al, en date du 15 février 1880, que l'arrêté attaqué a été rendu, que la loi du 14 décembre n'ayant pas déterminé les formes dans quelles doivent être présentées les réclamations des citoyens se croient personnellement lésés par les actes des corps muni- aux, la commune de Montrem n'est pas fondée à soutenir que Préfet ne pouvait être régulièrement saisi que par une reclama- n écrite; que, d'ailleurs, le Préfet aurait pu censurer la délibé- on du conseil municipal sans être saisi d'aucune plainte de gent voyer cantonal;

Vu la loi du 14 décembre 1789 et celle du 18 juillet 1837;

Vu les lois des 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872;

(*) Alors même que, par un sentiment de réserve exagérée, disait le Ministre, nt offensé eût gardé un silence complet, le droit et le devoir du Préfet eût t-être été d'agir d'office. Comme supérieur du fonctionnaire dont la considé- on était attaquée, il avait le devoir strict de défendre et de protéger son ordonné contre d'injustes attaques; comme représentant de l'autorité supé- re chargée de la surveillance de tous les actes du conseil municipal, il t incontestablement le droit de réprimer un abus dont l'illégalité n'est pas

Considérant que l'article 60 de la loi du 14 décembre 1789 dispose que tout citoyen qui se croit personnellement lésé par un acte quelconque d'un corps municipal, peut exposer ses sujets de plainte à l'autorité administrative supérieure, à laquelle il appartient d'y faire droit; mais que cet article, ni aucune autre disposition applicable au cas qu'il prévoit, n'a déterminé les formes dans lesquelles la plainte de la partie lésée peut être formée;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le sieur Personne, agent voyer cantonal, a réclamé verbalement devant le Préfet de la Dordogne contre les énonciations offensantes pour lui de la délibération ci-dessus visée du conseil municipal de la commune de Montrem, en date du 15 février 1880; que, dès lors, ledit conseil municipal n'est pas fondé à soutenir qu'en blâmant les passages de cette délibération qui lui ont paru contenir des expressions peu mesurées, le Préfet ne s'est pas conformé à l'article 60 de la loi du 14 décembre 1789, et qu'il a commis un excès de pouvoirs... (Rejet.)

(N° 365)

[25 mars 1881.]

Cours d'eau. — Travaux défensifs. — Syndicat. — Revision du classement. — Réduction de taxes. — (Sieurs Tessier et autres.) — *Lorsque, sous le couvert d'une demande en réduction des taxes qui lui ont été imposées, un propriétaire compris dans une association pour travaux défensifs fonde en réalité sa demande sur une prétendue irrégularité du classement des propriétés et de la répartition générale des charges syndicales, — contre lesquels d'ailleurs il n'a soulevé, en temps utile, aucune réclamation dans les formes prévues par la loi du 16 septembre 1807, — c'est avec raison que sa requête est rejetée par le conseil de préfecture. — Il n'appartient ni au conseil de préfecture, ni en appel au Conseil d'État, d'ordonner la revision générale d'un classement régulièrement opéré par la commission spéciale* (*). *Procédure. — Lorsqu'un conseil de préfecture régulièrement composé par l'adjonction d'un conseiller général appelé pour remplacer un conseiller empêché, a*

(*) Voir 12 juillet 1866, Bernard, *Ann.* 1868, p. 46 ; — Voir aussi 27 juin 1875, compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, *Ann.* 1875, p. 788.

e de lieux, et qu'il a statué en-
fond de la contestation, en ap-
alors que le conseiller de préfec-
, le second arrêté est irrégulier.
t, le conseil statue au fond.

essier et autres... tendant à ce
formes et mal jugé au fond, —
equel le conseil de préfecture
ndes du sieur Tessier (Pierre)
on générale du classement des
at de la presqu'île de la Porte ;
s taxes mises à la charge dudit
ive dans les dépenses du syn-
1874, 1875 et 1876 ; — Ce fai-
été attaqué aurait été rendu
ière contraire à la loi, après
res, et sans convocation des
fond, que les requérants se-
res à leur part proportionnelle
e du syndicat d'endiguement
Loire, décider que les taxes
de la longueur de rive des
desdites terres, en les divi-
rès leur intérêt ; allouer aux
nelle de leurs taxes pour les

et 21 juin 1865 ; l'arrêté con-
cret du 12 juillet 1865 ;
'arrêté attaqué :
12 avril 1878, lorsque les ré-
enues pour la première fois
conseil a été régulièrement
t de l'un de ses membres, par
l général, les fonctions de ce
locutoire rendu par le conseil
droit au fond, une visite des
que l'affaire est venue de nou-
ée au fond, le conseil de pré-
est à tort que ledit jour le
éger à la place du conseiller
éché, le membre du conseil

général qui avait pris part à l'arrêté précédent; qu'il y a lieu dans ces circonstances d'annuler l'arrêté du 26 juillet 1878, comme ayant été rendu par un conseil irrégulièrement composé;

Mais considérant que l'état de l'instruction permet de statuer immédiatement au fond;

Au fond :

Considérant que les réclamations du sieur Tessier devant le conseil de préfecture tendaient à la fois à obtenir la revision générale de la répartition des charges syndicales entre les différents propriétaires compris au syndicat de la presqu'île de la Porte, et à la réduction des taxes pour lesquelles il a été compris aux rôles émis par le syndicat pour les années ci-dessus rapportées; que les demandes à fin de réduction desdites taxes étaient uniquement fondées sur ce que la répartition des charges syndicales n'aurait pas été établies sur des bases légales, en proportion de l'intérêt des propriétaires compris dans l'association aux travaux de défense du syndicat;

Considérant que le classement des propriétés comprises dans l'association et la répartition générale des charges syndicales entre lesdites propriétés en proportion de leur intérêt ont été établis à la date du 31 décembre 1865 par une commission spéciale instituée par le Préfet conformément à son arrêté du 2 mars précédent, constitutif du syndicat, et par application de la loi du 16 septembre 1807; que ce classement et cette réparation n'ont fait l'objet d'aucune réclamation du sieur Tessier dans les formes prévues par ladite loi; et qu'il n'appartient pas aujourd'hui au conseil de préfecture, et en appel au Conseil d'État, d'ordonner la revision générale du classement des propriétés comprises dans l'association tel qu'il résulte de la décision ci-dessus relatée de la commission spéciale; que si la juridiction du conseil de préfecture était compétente pour statuer sur les demandes annuellement formées par le sieur Tessier et tendant à obtenir la décharge de la réduction des taxes annuellement mises à sa charge, ces demandes ne pouvaient dans l'espèce être accueillies, étant fondées uniquement sur l'irrégularité prétendue du classement général des propriétés, dont l'application spéciale aux terrains du requérant n'était pas contestée, et tendant simplement à remettre en question les basses définitivement arrêtées de l'association; qu'il suit de là qu'il y a lieu de rejeter au fond les conclusions de la requête... (Arrêté annulé pour vice de formes. Surplus de la requête rejeté.)

366)

ars 1881.]

ndicales. — Canaux d'arrosage et
if de l'association. — Syndicat. —
ccès de pouvoirs. — (Sieur Giraud,
rêtés préfectoraux qui révoquent les
cale peuvent-ils être déférés directe-
cès de pouvoirs? (*) — *Décidé, par*
f de l'association, que le Préfet avait
nçant la dissolution du syndicat
onctions qui lui sont attribuées (ré-
s travaux d'entretien), — alors que
confère seulement au Préfet le droit
gnant à cet effet un agent de l'Admi-
emeure régulière.

Giraud, de Bilotti et autres... ten-
il annuler — un arrêté du 9 juin
ncluse a déclaré dissous le syndi-
ndu que si le Préfet a, aux termes
tion syndicale en date du 15 février
embres du syndicat, il n'a pas le
as de remplacement ou de desti-
minés par ledit décret et que l'ar-
s qu'aucun des requérants se soit
e, par suite, en prononçant la dis-

'ics concluait au rejet du recours comme
recours ne s'attaquait pas seulement à
ui prononçant la révocation des anciens
mmoit de nouveaux. Or, disait-il, le Mi-
t des contestations auxquelles peuvent
oi n'en attribuait la connaissance à une
aire-la-Palud, 19 février 1875. (*Rec. des*

ler la thèse ministérielle ; elle refuse en
ce pour statuer sur les demandes tendant
les, mais elle ne statue pas sur la ques-
irigé pour excès de pouvoirs contre un
irement aux prescriptions de l'acte con-

solution du syndicat et relevant les requérants de leurs fonctions, le Préfet a excédé ses pouvoirs;

Vu le décret du 15 février 1853;

Vu les lois des 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872;

Considérant que, pour prononcer la dissolution du syndicat du canal de Carpentras, le Préfet de Vaucluse s'est fondé sur les plaintes qui lui étaient parvenues touchant la mauvaise répartition des eaux et le défaut de direction donnée aux travaux d'entretien;

Mais considérant que l'article 13 du décret du 15 février 1853, qui a constitué l'association syndicale du canal de Carpentras, prévoit le cas où le syndicat ne remplirait pas les fonctions qui lui sont attribuées et ne confère au Préfet d'autre droit que celui d'y suppléer, après une mise en demeure régulière, en désignant à cet effet un agent de l'Administration; qu'ainsi, en relevant de leurs fonctions les membres du syndicat du canal de Carpentras, pour les motifs énoncés dans son arrêté du 9 juin 1879, le Préfet du département de Vaucluse a excédé les pouvoirs qui lui sont conférés par le décret précité du 15 février 1853... (Arrêt annulé.)

(N° 367)

[25 mars 1881.]

Cours d'eau non navigables. — Curage. — Taxes. — Réclamation collective; timbre. — Assimilation aux contributions directes. — (Ministre des Travaux Publics contre sieurs Greel, Barde et autres.) — *En matière de taxes de curage, une réclamation formée collectivement par plusieurs contribuables devant le conseil de préfecture pour des cotes supérieures à 30 francs, n'est recevable que pour le premier dénommé* (*). — *Curage d'office ordonné après l'accomplissement des formalités légales. Rejet d'une demande en décharge de taxes établies pour le payement des travaux. — Contribuables soutenant : 1° qu'ils avaient eux-mêmes exécuté, avant la visite des lieux par les ingénieurs, certains travaux, qui ont été néanmoins compris par les travaux exécutés d'office par les agents de l'État; 2° que les dépenses mises à leur charge étaient exagérées. — Instruction insuffisante pour apprécier ces deux points : renvoi devant le conseil de préfecture. — Erreur matérielle. Annulation*

(*) Voir 14 mars 1873, commune de Mauguio, *Ann.* 1875, p. 198; — 23 novembre 1877, Massip, *Ann.* 1878, p. 1515.

rêté du conseil de préfecture accordant à divers propriétaires ge de taxes qui ne leur étaient pas réclamées. — (Recours du e des Travaux Publics contre un arrêté du 11 juin 1878; e; accordant décharge aux sieurs Greel et autres des taxes ge mises à leur charge en qualité de riverains du ruisseau vert, pour des travaux de curage exécutés d'office sur ce u.)

lois des 28 pluviôse an VIII, 14 floréal an XI, et 16 sep- 807;

lois des 13 brumaire an VII et 21 avril 1832;

qui touche les sieurs Laurent aîné, Soulé, Clermontel, 1, Tax, Blanc, Boyer, Pagès, Chatonnet fils, Hubert, la ve Adrien et le sieur Bargre, pour la taxe à laquelle ils mposés dans la commune de Saint-Magou :

lerant que les réclamations portées devant le conseil de re par les réclamants ci-dessus dénommés constituaient andes en décharge ou réduction des taxes auxquelles ils mposés pour le curage du Riouvert, sur des états rendus res par le Préfet et recouvrables comme en matière de tion directe;

lérant que l'article 28 de la loi du 21 avril 1832 n'exempte de timbre que les réclamations ayant pour objet une cote de 30 francs;

lérant que les réclamants ci-dessus dénommés étaient ur les états ci-dessus relatés, pour des sommes supérieu- francs, et qu'ainsi, aux termes de l'article précité, ils de- rmer leur demande sur papier timbré; qu'ils n'ont réclamé eur imposition que par deux pétitions collectives, communes s à d'autres réclamants, et dans lesquelles aucun d'eux nommé le premier;

lérant que dans ces circonstances les réclamants ci-des- ommés étaient non recevables dans leurs demandes; qu'il annulant l'arrêté attaqué en ce qui les concerne, de rejeter clamations;

qui touche les sieurs Barbe jeune, Rozier, Laurent jeune s :

lérant que les demandes des réclamants ci-dessus dénom- ant le conseil de préfecture étaient recevables; qu'en effet, s Greel aîné et Pagès sont dénommés dans les requêtes es sur timbre ci-dessus relatées avant les autres récla- lont la cote était supérieure à 30 francs; que les sieurs

Laurent jeune et Rozier ont présenté des requêtes individuelles sur timbre, et que les autres réclamants étaient imposés à des cotes moindres de 30 francs ;

Mais considérant que le conseil de préfecture s'est fondé, pour accorder aux réclamants ci-dessus dénommés la décharge des taxes qui leur étaient réclamées à raison des travaux de curage exécutés d'office par l'Administration sur le Riouvert, sur ce que l'Administration n'aurait pas, avant de procéder à l'exécution d'office desdits travaux, rempli les formalités prescrites par l'article 3 de l'arrêté du Préfet de la Gironde du 25 août 1874, aux termes duquel, à l'expiration du délai fixé pour l'exécution des travaux par les riverains, il sera procédé par les soins des ingénieurs et en présence du maire, ou lui dûment convoqué, à leur vérification, et, s'il y a lieu, à la constatation de ceux qui ne seront pas faits ou achevés; que, sur le vu de l'état des travaux restant à faire, un arrêté préfectoral en ordonnera l'exécution d'office, et que les dépenses de cette exécution seront réparties entre les intéressés;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les maires des communes, sur le territoire desquelles les travaux ont été exécutés, ont été dûment convoqués à la visite des travaux qui a été faite par les soins des ingénieurs, conformément à la disposition précitée de l'arrêté du 25 août 1874, et que le surplus des formalités prescrites par cet arrêté a été accompli ; qu'il y a lieu, dès lors, d'annuler l'arrêté attaqué en ce qui touche lesdits réclamants ;

Considérant que les réclamants ci-dessus dénommés ont soutenu, d'une part, qu'ils avaient exécuté, antérieurement à la visite des lieux faite comme il a été dit ci-dessus, au moins une partie des travaux compris dans l'imposition mise à leur charge ; que d'autre, part, ils ont contesté le chiffre des dépenses mises à leur charge en raison de l'exécution desdits travaux ; que l'état de l'instruction ne permet pas d'apprécier le mérite de leurs réclamations sur ces deux points; qu'il y a lieu par suite de renvoyer lesdits réclamants devant le conseil de préfecture pour être statué à nouveau sur leurs demandes ainsi qu'il appartiendra ;

En ce qui touche les autres réclamants dénommés dans l'arrêté du conseil de préfecture :

Considérant que lesdits réclamants ne figurent pas sur les états ci-dessus visés de recouvrement des taxes ; qu'il résulte de l'instruction que c'est par erreur que l'arrêté attaqué leur a accordé décharge de taxes qui ne leur étaient pas réclamées ; qu'il y a lieu d'annuler de même l'arrêté attaqué en ce qui les concerne...

1° arrêté annulé; 2° demandes en décharge ou réduction formées par les sieurs Laurent aîné, Soulé et autres rejetées comme non recevables; 3° autres réclamants renvoyés devant ledit conseil pour être statué à nouveau sur leurs réclamations ainsi qu'il appartiendra.)

(N° 368)

[25 mars 1881.]

Travaux publics. — Extraction de matériaux et occupations de terrains. —(Compagnie des chemins de fer du Midi contre sieurs Noell, Moret et autres.) — *Un conseil de préfecture, saisi d'une demande d'indemnité à raison d'occupation de terrains et d'extraction de matériaux pour la construction d'un chemin de fer, a fait procéder, en exécution de l'article 5 du décret du 8 février 1868, et avant toute occupation, à une expertise ayant pour objet de constater l'état des terrains à occuper et d'estimer les arbres fruitiers ou de haute futaie existant sur ces terrains, en vue d'une évaluation ultérieure du préjudice qui aurait été effectivement causé. — Ce conseil ne peut pas, d'après les résultats de cette seule expertise, allouer immédiatement au propriétaire une indemnité représentant la totalité des dommages que l'occupation pourra occasionner. — Une indemnité de cette nature doit être réglée soit après l'exécution des travaux, soit annuellement à la fin de chaque campagne, et à la suite d'une nouvelle constatation, conformément à l'article 8 du décret susénoncé de 1868* (*).

Vu la requête, pour la compagnie des chemins de fer du Midi... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 25 juillet 1878 par lequel le conseil de préfecture des Pyrénées-Orientales l'a condamnée à payer aux propriétaires ci-après dénommés et la commune d'Argelès-sur-Mer, pour terrains occupés et matériaux extraits pour la construction du chemin de fer de Port-Vendres à la frontière d'Espagne, des indemnités montant ensemble à 51 361 francs dont le détail suit, savoir... le tout outre les frais d'expertise, mis à la charge de la compagnie requérante; Ce faisant... annuler l'arrêté attaqué, homologuer le rapport de l'expert de la compagnie, condamner les défendeurs à restituer

(*) Voir analogue 18 décembre 1874, Compagnie des chemins de fer du Midi, Rec. 1876, p. 1055 et la note.

à la compagnie, avec les intérêts de droit, les sommes qu'ils auraient reçues en exécution de l'arrêté attaqué, avec tous dépens, y compris les frais d'expertise ;

Vu... (Défense tendant au rejet; les dommages sont dès à présent consommés; les indemnités ont été équitablement fixées à raison de l'importance desdits dommages sur la proposition conforme du tiers expert) ;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807, et le décret du 2 février 1868 ;

Considérant que l'arrêté attaqué décide qu'il est accordé aux treize propriétaires ci-dessus dénommés de la commune d'Argelès-sur-Mer, comme indemnité pour l'extraction du ballast nécessaire à l'établissement du chemin de fer entre Port-Vendres et la frontière d'Espagne, les sommes ci-dessus relatées, montant ensemble à 51 361 francs ; que ces indemnités comprennent, d'une part, la valeur de tous les arbres fruitiers et de haute futaie existant sur ces terrains et qu'il pourra être nécessaire d'abattre, d'autre part les dommages de toute sorte qui seront causés par l'occupation des terrains et l'extraction du ballast ;

Mais considérant que l'expertise à laquelle il a été procédé antérieurement à l'occupation des terrains, en exécution de l'article 5 du décret du 8 février 1868, n'avait pas pour objet d'évaluer dès à présent l'ensemble des dommages pour lesquels les indemnités précitées ont été fixées; que cette expertise avait pour but, aux termes des articles 5 et 7 : 1° de constater l'état des terrains dont l'occupation était autorisée, afin d'évaluer ultérieurement la dépréciation des terrains et le chiffre des dommages; 2° de faire l'estimation des arbres fruitiers et de haute futaie existant sur ces terrains, et qu'il pourra être nécessaire d'abattre;

Considérant que les propriétaires intéressés pouvaient seulement, ensuite de l'expertise et par application du décret précité, demander soit après l'exécution des travaux, soit après chaque campagne le règlement des indemnités auxquelles ils auraient alors droit, pour les dommages effectivement subis à ce moment, y compris la valeur des arbres précédemment estimés, et qui seraient alors enlevés; et que c'est seulement alors que le conseil de préfecture aurait pu fixer le montant desdites indemnités après une nouvelle constatation, conformément à l'article 8 du décret du 8 février 1868, pour reconnaître l'état des lieux, et vérifier notamment si tout ou partie des arbres, dont l'estimation a été précédemment faite, ont été enlevés ;

Considérant qu'il résulte de ce qui précède que c'est à tort que

écidé qu'il serait accordé dès à pré-
ssus dénommés les indemnités fixées
a lieu dès lors d'annuler ledit arrêté
gnie du Midi aura droit au rembourse-
rait payées en exécution dudit arrêté,
demande, sauf auxdits propriétaires à
après chaque campagne leurs droits à
lu décret du 8 février 1868... (Arrêté
erne les frais d'expertise, qui demeu-
mpagnie du Midi. Les propriétaires
la compagnie du Midi les sommes qui
celle-ci en exécution de l'arrêté pré-
tir du 28 septembre 1878, jour de la
la compagnie jutifie du payement des-
ent à cette date. Surplus des conclu-
la charge des propriétaires ci-dessus

N° 369)

5 mars 1881.]

e. — Construction d'une route. — Cahier
1866. — (Ministre des Travaux Publics
dé) — *Donné acte au Ministre des Tra-*
scement à un chef de réclamation. —
tiers dans la masse des déblais de terre
de plus d'un tiers dans la maçonnerie,
és, par suite de modification de tracé. —
pressément renoncé au bénéfice de l'ar-
itions pour le cas où ces augmentations
ient des modifications du tracé, aucune
— Augmentation de plus d'un tiers des
ments : application de l'article 32 des
les de 1866. Préjudice possible : instruc-
dir son existence et son importance. —
rdonnée, avant faire droit, par le Con-
énieur en chef des mines de l'arrondis-
rs réservés. — Intérêts. — Intérêts des
ertise devant le conseil de préfecture. —
: admission partielle des conclusions de

l'entrepreneur. — Répartition des frais. — Procédure. — Conseil d'État. — Désistement du recours principal. — Donné acte. — Décision sur le recours incident (*).

Vu le recours présenté par le Ministre des Travaux Publics... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler, dans celles de ses dispositions qui font grief à l'État, — un arrêté, en date du 12 avril 1876, par lequel le conseil de préfecture de la Savoie a statué sur divers chefs de réclamation dirigés par les sieurs Aleth et Guédé, entrepreneurs des travaux de construction de la route nationale n° 202, pour la section comprise entre le moulin Ravier et le pont de Flons, contre le décompte de leur entreprise, à la suite de la résiliation qui en a été prononcée le 7 mai 1874; — Ce faisant... décharger l'État des condamnations prononcées contre lui ;

Vu la lettre par laquelle le Ministre déclare se désister de son recours... et portant désistement pur et simple et acquiescement, sur le premier chef, au recours incident ci-dessous visé;

Vu le recours incident présenté pour les sieurs Aleth et Guédé.. tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler l'arrêté du 12 avril 1876, dans celles de ses dispositions par lesquelles il a repoussé les demandes des entrepreneurs à fin d'indemnité : 1° pour deblais de rocher dans le tunnel; 2° pour le préjudice causé par l'augmentation de plus du tiers du cube porté au devis des déblais de terre et de rocher et par la diminution de plus du tiers du cube porté au devis des maçonneries, enrochements et perrés; — Ce faisant, attendu, sur le premier chef, que les éboulements survenus dans le tunnel constituaient des déblais de rochers payables au prix du bordereau; attendu, sur le second chef, que la renonciation au bénéfice de l'article 32 des clauses et conditions générales contenues dans l'acte du 16 décembre 1869, n'est pas opposable aux entrepreneurs; subsidiairement, qu'elle n'est opposable qu'en ce qui concerne les augmentations ou diminutions provenant des modifications de tracé; que les déblais se sont trouvés augmentés de plus d'un tiers des quantités portées au devis par suite d'éboulements et d'erreurs du projet; allouer aux sieurs Aleth et Guédé les indemnités par eux réclamées en première instance, condamner l'État à leur payer les intérêts des sommes dues, les intérêts, les intérêts des intérêts et les dépens;

(*) A la différence du désistement, la non-recevabilité du recours principal entraîne celle du recours incident. Solet, 16 juillet 1880, *Ann.* 1881, p. 1317.

Vu les observations présentées par le Ministre des Travaux Publics... tendant à ce qu'il soit fait droit à la demande des sieurs Aleth Guédé sur le premier chef, et au rejet de ladite demande sur second chef, par les motifs que les entrepreneurs ont renoncé, ar acte du 16 décembre 1869, à toute indemnité pour augmentaon de plus du tiers dans la masse des ouvrages; qu'en n'appliant ladite renonciation qu'aux augmentations provenant des odifications de tracé, l'augmentation provenue des éboulements e peut donner lieu à indemnité, car elle est prévue et réglée par rticle 57 du devis; que, d'ailleurs, les travaux en augmentation aient largement rémunérés par les prix du bordereau, et que s entrepreneurs n'ont subi aucun préjudice:

Vu les observations additionnelles présentées par les sieurs Aleth . Guédé... par lesquelles les entrepreneurs soutiennent que le rix de déblai accordé à l'adjudicataire qui leur a succédé est ıpérieur à celui de leur marché, d'où il suit que l'augmentation e la masse des déblais leur a causé un préjudice dont il convient e renvoyer l'appréciation à une expertise;

Vu le recours presenté pour lesdits sieurs Aleth et Guédé... ndant à ce qu'il plaise au Conseil réformer un arrêté du 3 juin 1878, par lequel le conseil de préfecture de la Savoie a ondamné les sieurs Aleth et Guédé à payer les neuf dixièmes des ais d'expertise;

Ce faisant, attendu que l'État n'a fait aucune offre aux requérants, ondamner l'État en tous les frais d'expertise et aux dépens du ourvoi;

Vu les observations présentées par le Ministre des Travaux ablics tendant au rejet de la requête, par le motif que les requéants ayant succombé sur la plus grande partie de leurs réclamaons, le conseil de préfecture a fait une juste appréciation des cironstances de l'affaire en les condamnant aux neuf dixièmes des ais d'expertise;

Vu le cahier des clauses et conditions générales du 26 nembre 1866;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant que les deux recours ci-dessus visés sont connexes t qu'il y a lieu d'y statuer par une seule et même décision;

En ce qui concerne le recours du Ministre des Travaux Publics:

Considérant que, par sa lettre du 2 juin 1880, le Ministre des ravaux Publics a déclaré se désister du recours par lui formé ontre l'arrêté susvisé; que ce désistement est pur et simple et ue rien ne s'oppose à ce qu'il en soit donné acte;

En ce qui concerne le recours incident des sieurs Aleth et Guédé :

Sur les conclusions des sieurs Aleth et Guédé tendant à ce qu'il soit ajouté à leur décompte une somme de 1 941f,24 pour déblais dans le tunnel :

Considérant que le Ministre a déclaré ne pas s'opposer sur ce point à ce qu'il soit fait droit à la requête ;

Sur les conclusions des sieurs Aleth et Guédé tendant à ce que, par application de l'article 32 des clauses et conditions générales, il leur soit alloué une indemnité à raison de l'augmentation de plus d'un tiers dans la masse des déblais de terre et des déblais de rochers, et de la diminution de plus d'un tiers dans la maçonnerie, les enrochements et les perrés :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, par acte souscrit le 16 décembre 1869, les entrepreneurs ont renoncé à se prévaloir de l'article 32 du cahier des clauses et conditions générales « pour le cas où des modifications de tracé auraient pour résultat des changements excédant en plus ou en moins le tiers des travaux de leur entreprise » compris dans l'énumération qui précède; que, dès lors, les sieurs Aleth et Guédé ne sont pas recevables à demander une indemnité pour celles des augmentations ou diminutions de travaux qui résulteraient d'une modification du tracé;

Sur les conclusions subsidiaires des sieurs Aleth et Guédé tendant à ce qu'il leur soit alloué, par application de l'article 32 susvisé, une indemnité pour l'augmentation de plus du tiers qui serait survenue dans la masse des déblais de terre et de rocher par suite des éboulements et des erreurs du projet ;

Considérant que l'article 57 du devis stipulait que si des éboulements venaient à se produire, l'entrepreneur serait tenu de les déblayer au prix du bordereau ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'augmentation des déblais provenant des éboulements a dépassé la proportion indiquée par l'article 32 des clauses et conditions générales; qu'ainsi, c'est à tort que le conseil de préfecture (sans ordonner une expertise) a rejeté *de plano* la réclamation des entrepreneurs;

Considérant que les entrepreneurs soutiennent que l'obligation où ils se sont trouvés d'enlever le cube supplémentaire au prix du bordereau leur a causé un préjudice; que le Conseil n'a pas, quant à présent, les éléments nécessaires pour en vérifier l'existence, et qu'il y a lieu d'ordonner qu'il soit procédé à une vérification à l'effet d'établir si un préjudice est résulté pour les entrepreneurs de l'application du bordereau aux cubes supplémentaires de déblais,

e, soit de roc, qui auraient dépassé le tiers des quantités
projet, et, en cas d'affirmative, quelle en est l'impor-

i concerne les intérêts et les intérêts des intérêts :
ant que les intérêts sont dus du jour de la demande;
ars 1878, jour où les intérêts des intérêts ont été de-
était dû plus d'une année d'intérêts, et qu'au 26 juil-
our où les intérêts ont été de nouveau demandés, il
lé plus d'une année depuis la dernière demande;
i concerne les frais d'expertise :
ant que les entrepreneurs avaient formulé une demande
179 134 francs et qu'il résulte tant des arrêtés susvisés
de préfecture que de la présente décision qu'il y a lieu
uer, à raison des chefs de réclamation qui ont été sou-
ertise, une somme totale de 12 692 francs; que l'Adminis-
fait aucune offre, et que dans ces circonstances il sera
ste appréciation des droits respectifs des parties en met-
is d'expertise pour trois quarts à la charge des entre-
t pour un quart à la charge de l'État... (Donné acte du
t du Ministre des Travaux Publics. L'État payera aux
h et Guédé une somme de 1 941f,24 pour deblais dans
ensemble les intérêts à 5 p. 100 du jour de la demande;
des intérêts à partir du 11 mars 1878, et les intérêts
s ainsi capitalisées du 26 juillet 1880 au jour du paye-
if. Il sera, avant faire droit, procédé, par l'ingénieur en
ines de l'arrondissement de Chambéry, en présence
ou elles dûment appelées, à une vérification à l'effet de
si un préjudice est résulté pour les entrepreneurs de
n des prix du bordereau aux cubes supplémentaires de
terre et de roc, et en cas d'affirmative, quelle indemnité
e. Les frais de l'expertise à laquelle il a été procédé de-
seil de préfecture seront mis pour trois quarts à la
entrepreneurs et pour un quart à la charge de l'État.
des conclusions rejeté. Arrêtés susvisés réformés en
it de contraire. Dépens réservés.)

(N° 370)

[25 mars 1881.]

nde). — Voirie fluviale. — Contravention. — Expertise par le conseil de préfecture. — Frais. — (Ministre des

Travaux Publics contre sieurs Bertaud et Davous.) — *Lorsque le conseil de préfecture — saisi d'une demande d'indemnité à raison de la perte d'un bateau qui a sombré dans une rivière navigable — a été amené à reconnaître, d'après les résultats d'une expertise ordonnée par lui, que le préjudice allégué n'était pas de ceux qu'il lui appartient d'apprécier, en vertu de la loi du 28 pluviôse an VIII, — il doit néanmoins statuer sur les frais de cette expertise, que la demande a rendue nécessaire. — Renvoi devant le conseil de préfecture* (*).

Vu le recours du Ministre des Travaux Publics contre un arrêté du conseil de préfecture de la Sarthe du 27 février 1880, renvoyant les sieurs Bertaud et Davous devant le Ministre des Travaux Publics pour être statué sur les frais de l'expertise à laquelle il a été procédé à l'occasion de la demande d'indemnité par eux formée à raison de la perte d'un bateau qui a sombré dans la Sarthe; — Ce faisant, attendu qu'à raison des circonstances qu'a relevées ladite expertise, le conseil de préfecture s'est déclaré incompétent; qu'il aurait dû, en même temps, statuer sur les frais d'expertise; renvoyer les parties devant le conseil de préfecture pour le règlement desdits frais;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant que le conseil de préfecture, saisi par les sieurs Bertaud et Davous d'une demande d'indemnité à raison de la perte d'un bateau qui a sombré dans la Sarthe, a ordonné une expertise à l'effet de rechercher si le préjudice dont se plaignaient lesdits sieurs Bertaud et Davous avait pour cause l'exécution d'un travail public; que l'expertise à laquelle il a été procédé a démontré que le préjudice résultant de la perte dudit bateau n'était pas de la nature de ceux qu'il appartient au conseil de préfecture d'apprécier en vertu de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII; que si, dans ces circonstances, le conseil de préfecture de la Sarthe s'est, avec raison, déclaré incompétent pour connaître de la réclamation des sieurs Bertaud et Davous, il n'en devait pas moins statuer sur les frais de l'expertise que ceux-ci avaient rendue nécessaire, et qu'il y a lieu, en l'état, de renvoyer les parties devant le conseil de préfecture pour être statué sur lesdits frais... (Renvoi devant le conseil de préfecture pour être statué sur les frais d'expertise. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire.)

(*) Voir arrêt analogue 30 avril 1875, compagnie du chemin de fer du Nord, *Ann.* 1877, p. 717.

(N° 371)

[1er avril 1881.]

mmunes. — Chemins vicinaux. — Anticipation. Alignement donné et suivi. — Refus de restituer une bande de terrain. — Pas de contravention. — (Sieur Siramy.) — *Le propriétaire riverain d'un chemin de grande communication, qui a construit un mur de clôture conformément à l'autorisation du Préfet, ne commet pas une contravention en résistant à l'injonction qui lui est faite de restituer une bande de terrain que l'Administration prétend avoir été usurpée sur la voie publique* (*).—(*Recours du sieur Siramy... contre un arrêté du 2 juillet 1879, par lequel le Conseil de préfecture de l'Allier l'a condamné à restituer au chemin de grande communication n° 4 une bande de terrain qu'il aurait usurpée dans la traverse de la commune de Montmarault, par la construction d'un mur de clôture; — Ce faisant, attendu que le requérant s'est exactement conformé aux conditions des arrêtés d'alignement rendus par le Préfet de l'Allier, le 1er juin 1875 et le 15 janvier 1878, le renvoyer des fins du procès-verbal de contravention dressé contre lui le 30 janvier 1879.*)

Vu le mémoire en défense présenté par le Préfet de l'Allier, présentant les communes intéressées au chemin de grande communication n° 4... tendant au rejet du pourvoi, par le motif que, le sieur Siramy s'est exactement conformé à l'alignement qui lui été délivré pour la construction de son mur de clôture, il n'a ssé avec la commune de Montmarault aucun acte pour l'acisition du terrain détaché de la voie publique par les arrêtés ilignement;

Vu la loi du 29 floréal an X et celle du 9 ventôse an XIII;

Considérant qu'aux termes du procès-verbal ci-dessus visé, le eur Siramy était poursuivi pour avoir commis une anticipation r la largeur du chemin de grande communication n° 4, par la nstruction d'un mur de clôture; qu'il résulte des procès-verbaux récolement en date du 9 juin 1876 et du 15 janvier 1879, et n'est s contesté qu'en construisant le mur dont s'agit, le sieur Siramy est exactement conformé aux prescriptions des arrêtés d'alignement rendus à cet effet par le Préfet de l'Allier le 1er juin 1875 et le

(*) Voir une décision analogue en matière de routes nationales, 14 novembre 1879. Rault, *Ann.* 1881, p. 206 et la note.

15 janvier 1878; que, dans ces circonstances, le sieur Siramy est fondé à soutenir qu'il n'a pas commis d'anticipation... (Arrêté annulé. Renvoi des fins du procès-verbal.)

(N° 372)

[1er avril 1881.]

Travaux publics. — Article 30 du cahier des clauses et conditions générales de 1866. — Marché pour l'entretien d'une route. — Augmentation de plus d'un sixième. — Résiliation. — (Ministre des Travaux Publics contre sieur Vigneau.) — *En l'absence de toute disposition du cahier des charges spécial à l'entreprise et du devis, qui déroge aux dispositions de l'article 30 du cahier des clauses et conditions générales, cet article s'applique à un marché passé pour l'entretien d'une route nationale aussi bien qu'à tous autres travaux publics exécutés pour le compte de l'État. — Rejet de l'objection basée par le Ministre sur la nature essentiellement variable de ces sortes de travaux, qui ne peuvent être l'objet que d'une évaluation approximative. — Décidé en conséquence que l'excédent de plus d'un sixième sur les estimations portées au bordereau, pour le montant total des dépenses, autorisait l'entrepreneur à demander la résiliation du marché* (*). *Mais l'augmentation doit être calculée d'après le montant des travaux adjugés pour toute la période du marché, et non d'après le montant des travaux exécutés pendant une seule année.*

Vu le recours formé par le Ministre des Travaux Publics, tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer un arrêté du 24 janvier 1879

(*) Le Ministre des Travaux Publics émettait un avis opposé dans le pourvoi : l'article 30 du cahier des clauses et conditions générales, disait-il, n'est pas applicable aux travaux d'entretien. En effet, les travaux s'exécutent dans des conditions spéciales, ils sont adjugés sur série de prix et ne comportent pas, comme les travaux neufs, un chiffre de dépense qui puisse être déterminé d'avance. Le montant des dépenses autorisées est arrêté chaque année par un conseil local (article 6 de l'ordonnance du 10 mai 1829), et c'est le Préfet (décret du 25 mars 1852, tableaux D, § 16) qui fixe la répartition définitive des crédits affectés à chaque route, sans se préoccuper d'une autre question que des besoins constatés et essentiellement variables des différentes parties de la route. Dans ces conditions on comprend que les indications portées au bordereau de prix des entreprises d'entretien ne peuvent être données qu'à titre de renseignements et n'ont d'autre but que d'établir approximativement la somme que l'Administration est en mesure de consacrer annuellement à la route ou portion de route faisant l'objet du devis.

el le conseil de préfecture de la Gironde, sur la demande
ation du sieur Vigneau, décédé ultérieurement, de son
ntrepreneur des travaux d'entretien d'une portion de la
tionale n° 132, a prononcé la résiliation de ladite entre-
application de l'article 30 des clauses et conditions géné-
osées aux entrepreneurs de travaux publics, pour aug-
n de plus d'un sixième dans la masse des travaux;
ant, attendu que l'article 30 précité ne serait pas applicable
té, soit à raison de la nature des travaux essentiellement
qui en faisaient l'objet, soit à raison de dispositions par-
du cahier des charges; attendu, d'autre part, que le
des travaux faits, rabais déduit, n'atteignait pas, au jour
mande de résiliation, le montant des dépenses prévues
ées d'un sixième, sans rabais; décider que la résiliation
prononcée pour valoir les effets de droit, que du jour du
sieur Vigneau, survenu ultérieurement;
mémoire en défense des héritiers du sieur Vigneau... ten-
rejet du recours du Ministre des Travaux Publics avec
attendu, d'une part, qu'aucune disposition du cahier des
ne contient de dérogation à l'article 30 des clauses et con-
énérales, expressément applicables au marché; attendu,
part, que la masse des travaux a dépassé de plus d'un
ainsi que le constate l'arrêté attaqué, les estimations por-
evis;
oi du 28 pluviôse an VIII;
érant qu'aux termes de l'article 30 du cahier des clauses
tions générales imposées aux entrepreneurs de travaux
et applicables au marché du sieur Vigneau, en cas d'aug-
n dans la masse des travaux, l'entrepreneur est tenu d'en
r l'exécution jusqu'à concurrence d'un sixième en sus du
de l'entreprise, mais qu'au delà de cette limite il a droit
iation de son marché; que, d'une part, l'Administration ne
d'aucune disposition particulière du cahier des charges
t du devis du sieur Vigneau qui ait pu avoir pour effet de
à la prescription de l'article 30 précité, et que d'autre
résulte de l'instruction et qu'il n'est pas même contesté
ravaux exécutés par le sieur Vigneau, lors de sa demande
ation, d'après les prix portés au bordereau, excédaient de
n sixième les estimations portées au même bordereau pour
nt total des dépenses de l'entreprise; qu'il suit de là que
re des Travaux Publics n'est pas fondé à demander la
ion de l'arrêté du conseil de préfecture de la Gironde qui

a prononcé la résiliation de l'entreprise du sieur Vigneau par application de l'article 30 précité, pour augmentation de plus d'un sixième dans la masse des travaux... (Recours rejeté. Dépens à la charge de l'État.)

(N° 373)

[1er avril 1881.]

Travaux publics. — Mise en régie. — Acceptation d'un nouvel entrepreneur. — Cautionnement. — (Sieur et dame Rond.) — *L'arrêté par lequel un préfet accepte la substitution d'un nouvel entrepreneur aux adjudicataires primitifs ne peut pas, en l'absence du consentement de ceux-ci, avoir pour effet d'affecter à la garantie de l'entreprise du substitué le cautionnement fourni en vue de la première entreprise* (*).

Vu la requête sommaire et le mémoire ampliatif présentés pour les sieur et dame Rond... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté rendu le 12 novembre 1879 par le conseil de préfecture du Pas-de-Calais, dans la disposition par laquelle il a rejeté leur demande tendant à être déclarés libérés du cautionnement par eux fourni en vue de l'entreprise du deuxième lot du chemin de fer de Béthune à Abbeville dont le sieur Delphieux était adjudicataire;

Ce faisant, attendu que, par arrêté du 2 décembre 1873, le Préfet du Pas-de-Calais a substitué le sieur Picard au sieur Delphieux; que si cet arrêté porté que le cautionnement fourni par le sieur Delphieux restera affecté à la garantie de l'entreprise, cette disposition, prise en dehors des requérants et qui ne leur a même pas été notifiée, n'a pu avoir pour effet d'affecter, sans leur consentement, à l'entreprise du sieur Picard le cautionnement qu'ils avaient consenti en vue de celle du sieur Delphieux, les déclarer libérés dudit cautionnement, et condamner l'État aux dépens;

Vu les observations du Ministre des Travaux Publics... tendant à ce qu'il soit fait droit aux conclusions des requérants, attendu

---

(*) Cette solution est conforme au principe posé par l'article 2015 du Code civil, aux termes duquel le cautionnement ne se présume pas, doit être exprès et ne peut s'étendre au delà des limites dans lesquelles il a été contracté. C'est la formule des anciens auteurs : *Fidejussio est strictissimi juris et non extenditur de persona ad personam, de re ad rem, de tempore ad tempus.*

été par lequel le sieur Picard a été substitué au sieur Delt qui ne leur a pas été notifié, n'a pu, sans leur avec, les comme caution du nouvel entrepreneur;

oi du 28 pluviôse an VIII;

érant que, ainsi que le reconnaît d'ailleurs le Ministre des Publics, l'arrêté en date du 2 décembre 1873, par lequel , du Pas-de-Calais a déclaré le sieur Picard substitué au lphieux pour l'exécution du deuxième lot du chemin de éthune à Abbeville, n'a pu avoir pour effet d'affecter à la de l'entreprise du sieur Picard, sans le consentement des dame Rond, le cautionnement fourni par lesdits sieur et nd en vue de l'entreprise du sieur Delphieux... (Arrêté en tant qu'il a déclaré que le cautionnement fourni par le a dame Rond en vue de l'entreprise du sieur Delphieux affecté à la garantie de l'entreprise du sieur Picard. Dépens ı par l'État.)

(N° 374)

[1er avril 1881.]

publics. — Dommages. — Qualité pour réclamer. — (Ville rolles.) — *Lorsqu'un propriétaire a aliéné sa propriété posment aux dommages que lui a causés l'exécution de travaux l'acquéreur n'a pas qualité pour réclamer une indemnité à le ce même dommage, si aucune clause spéciale de l'acte de : lui fait cession du droit à indemnité qui s'était ouvert au e son vendeur* (*).

equête... pour la ville de Charolles... tendant à ce qu'il Conseil annuler, avec toutes conséquences de droit et m arrêté du 4 juillet 1879, par lequel le conseil de préie Saône-et-Loire a ordonné une expertise sur une en indemnité formée contre ladite ville par le sieur Laidommages causés par des travaux de voirie à un immeuıs ladite ville;

nt, attendu que les travaux de voirie auxquels des dom-

---

janvier 1880, Pichard, *Ann.* 1880, p. 1122 et le renvoi. — En effet, est généralement vendu tel qu'il se poursuit et comporte au moment et le prix est présumé, sauf déclaration contraire, avoir été fixé ı de choses alors existant.

mages sont attribués ont été exécutés en 1876; que le sieur Laison n'est devenu propriétaire de l'immeuble qui fait l'objet de sa réclamation qu'en 1877, et qu'il ne justifie pas avoir acquis de son vendeur le droit à indemnité qui aurait pu s'ouvrir au profit de ce dernier lors de l'exécution des travaux; que, dès lors, il était sans qualité pour réclamer une indemnité, et que c'est à tort que le conseil de préfecture a ordonné une expertise sur sa demande;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII et celle du 16 septembre 1807;

Considérant que le sieur Laison a, par requête du 18 mai 1878, demandé au conseil de préfecture une indemnité à raison des dommages causés à un immeuble dont il était propriétaire à Charolles par des travaux de voirie qui auraient eu pour effet, en abaissant le sol de la voie publique, de gêner les accès de sa maison et de déchausser le mur de soutènement de son jardin;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction que le sieur Laison ne s'est rendu acquéreur de la propriété dont il s'agit qu'en 1877, postérieurement à l'exécution des travaux de voirie sur lesquels il se fonde, et qui ont été exécutés et achevés en 1876; que, depuis son acquisition il n'a pas été effectué, par la ville de Charolles, de travaux qui aient occasionné de dommage à la propriété possédée par le sieur Laison, et que celui-ci n'allègue pas avoir acquis de son vendeur, par une clause spéciale de l'acte de vente, le droit à indemnité qui se serait ouvert au profit de ce dernier et par suite de l'exécution des travaux faits en 1876; que, dès lors, il était sans qualité pour réclamer une indemnité devant le conseil de préfecture, et que c'est à tort que l'arrêté attaqué a ordonné une expertise pour évaluer le préjudice causé à sa propriété par les travaux de la ville de Charolles; qu'il y a lieu d'annuler ledit arrêté... (Arrêté annulé. Dépens à la charge du sieur Laison.)

(N° 375)

[1er avril 1881.]

Travaux publics. — Dommages causés par l'exhaussement d'une rue. — Plus-value résultant de l'amélioration de la voie. — Appréciation exacte par le conseil de préfecture. — Rejet. — (Commune de Combronde contre sieur et dame Clostre-Aubert.)

Vu le recours... pour la commune de Combronde... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 8 avril 1878, par

uel le conseil de préfecture du Puy-de-Dôme l'a condamnée à yer aux époux Clostre-Aubert une indemnité de 1 902f,39 plus francs de dommages-intérêts et les frais d'expertise, pour la paration du préjudice qui aurait été causé à la maison des oux Clostre-Aubert par l'exhaussement de la rue du Château;

Ce faisant, attendu que l'évaluation à 1 902f,39, faite par les perts, de l'indemnité due aux époux Clostre-Aubert, ne repose s sur une base admissible; qu'en effet, les experts ont recherché elle somme serait nécessaire pour relever d'un mètre environ ite la maison dont s'agit, alors qu'il y avait lieu seulement de er la somme nécessaire pour rétablir les accès de la maison; 'en outre, le rapport des experts ne fait pas ressortir la plus-ue à attribuer à la maison par suite des travaux d'amélioration la voie; que la commune de Combronde fait d'ailleurs aux oux Clostre-Aubert l'offre d'établir à ses frais un escalier sur la e publique, au devant de la porte de leur maison; annuler l'ar-é attaqué et mettre les dépens et les frais d'expertise à la charge époux Clostre-Aubert;

Vu les observations présentées en défense pour les époux stre-Aubert... tendant au rejet du pourvoi avec dépens, par les tifs que leur maison se trouve en contre-bas de la rue de près n mètre; que l'espace compris entre la maison et le remblai la rue est constamment envahi par les eaux; que le rez-de-ussée de la maison est presque inhabitable à raison de son nidité; que les experts ont fixé l'indemnité en tenant compte la plus-value donnée à l'immeuble par les travaux d'améliora-n de la voie; que l'offre de la commune d'établir un escalier à frais est à la fois tardive et insuffisante et que son pourvoi t, dès lors, être rejeté;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant que la commune de Combronde n'établit pas qu'en nt à 1 902f,39 l'indemnité à allouer aux époux Clostre-Aubert, conseil de préfecture ait fait une appréciation inexacte, tant du mmage causé à l'immeuble par les travaux d'exhaussement de rue du Château que de la plus-value qu'il a pu recevoir de l'a-lioration de la voie publique; que, dès lors, il y a lieu de rejeter pourvoi dirigé par la commune de Combronde contre l'arrêté conseil de préfecture... (Requête rejetée. Requérante con-nnée aux dépens.)

(N° 376)

[1er avril 1881.]

Voirie (Grande). — Contravention. — Canal d'irrigation. — Empiètement. — Annulation de procès-verbaux par le conseil de préfecture. — Recours des parties non recevable. — (Sieur Yvert, liquidateur judiciaire de la société des eaux de Nîmes.) — *Lorsqu'un conseil de préfecture, ayant été saisi par le Préfet, comme en matière de grande voirie, d'une prétendue contravention (empiètement sur les dépendances d'un canal d'irrigation), — a prononcé l'annulation des procès-verbaux dressés contre l'auteur de l'empiètement, la société concessionnaire du canal ou ses représentants n'ont pas qualité pour se pourvoir devant le Conseil d'État contre l'arrêté du conseil de préfecture. — La poursuite des contraventions n'appartient qu'à l'autorité publique* (*)

Vu la requête présentée pour le sieur Yvert... tendant ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté, du 2 octobre 1879, par lequel le conseil de préfecture du Gard a déclaré nuls deux procès-verbaux dressés contre le sieur Curnier pour avoir empiété sur les dépendances du canal d'irrigation du Pouzin à Nîmes;

Ce faisant, attendu que la société concessionnaire avait qualité, sinon pour poursuivre les contraventions reprochées au sieur Curnier, tout au moins pour intervenir sur les poursuites intentées par le Préfet, et au fond que ces contraventions sont incontestables, soit parce que le Préfet, en autorisant le sieur Curnier, par arrêté du 6 mai 1879, à exécuter certains travaux, a porté atteinte aux droits de la société concessionnaire, soit parce que le sieur Curnier ne s'est pas renfermé dans les limites de l'autorisation, condamner ledit sieur Curnier à l'amende et à la démolition des ouvrages par lui exécutés, subsidiairement renvoyer les parties devant le conseil de préfecture pour être statué sur la légalité de l'arrêté préfectoral du 6 mai 1879;

Vu la loi du 29 floréal an X;

Considérant que le conseil de préfecture du département du Gard a été saisi par le Préfet, comme en matière de grande voirie, des procès-verbaux ci-dessus visés; que l'action en répression des

(*) Voir 28 mai 1880, Yvert, *Ann.* 1881, p. 1103.

ns n'appartient qu'à l'autorité publique et que dès
Yvert n'a pas qualité pour déférer au Conseil d'État
date du 2 octobre 1879, par lequel le conseil de pré-
ıtué sur lesdits procès-verbaux... (Rejet.)

(N° 377)

[8 avril 1881.]

non navigables. — Association syndicale. — Curage. —
(Sieur Belton) — *Demande en décharge motivée sur ce*
iation syndicale n'aurait pas été légalement constituée.
L'association a été fondée en 1861 : depuis cette époque
ment de taxes a eu lieu sans réclamations de la part du
, qui a fait volontairement et sans réserve partie de l'as-
rejet (*). — (Recours contre un arrêté du 6 février 1874,
le conseil de préfecture de Loir-et-Cher a rejeté ses
en décharge des taxes auxquelles il a été imposé, en 1868
pour le curage de la rivière du Cosson, sur les rôles du
u Val-de-Loire; — Ce faisant, attendu que les terrains
ıt au sieur Belton ne sont pas exposés aux inondations du
nt ils sont éloignés de plus de 600 mètres; que le décret
nbre 1861, qui a constitué une association syndicale pour
u Cosson, n'a pas été suivi des enquêtes prescrites par
dudit décret; que, si des enquêtes avaient eu lieu anté-
, elles n'avaient pas été accompagnées de publications et
et qu'ainsi les propriétaires intéressés n'ont pas été mis
de protester contre l'état de répartition des dépenses;
rieur Belton a acquitté sans opposition les taxes qui lui
osées en 1863, 1865 et 1867, ce fait ne faisait pas obsta-
'il pût réclamer pour les années suivantes, les années
cies en matières de taxes assimilées aux contributions

ération du 20 décembre 1876, prise par la commission
Val-de-Loire, et tendant au rejet du pourvoi par les
ıés dans l'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfec-
es mémoires précédemment produits par le syndicat;
et du 9 septembre 1861, constitutif de l'association
Val-de-Loire;

---

rier 1877, Roca, *Ann.* 1877, p. 1412.

Vu la loi du 14 floréal an XI;

Considérant que l'association syndicale du Val-de-Loire a été constituée par décret du 9 septembre 1861; que, depuis cette époque, le recouvrement des taxes a eu lieu comme en matière de contribution directe; qu'il résulte de l'instruction et qu'il est reconnu que le sieur Belton a payé sans opposition les cotisations qui ont été mises à sa charge en 1863, 1865 et 1867; qu'il suit de là que le sieur Belton a fait partie volontairement et sans réserves de l'association; que, dès lors, il n'est pas recevable à soutenir que l'association a été illégalement constituée et que les terrains lui appartenant ne devaient pas être compris dans ladite association, et à demander, par ces motifs, la décharge des taxes qui lui ont été imposées pour les années 1868 et 1873... (Rejet.)

(N° 378)

[13 avril 1881.]

Travaux publics. — Décompte. — Travaux dans un port. — Expertise. — (Sieur Boistelle.) — *Expertise. — Dans les contestations contre l'État et les entrepreneurs au sujet de l'exécution de travaux publics, l'expertise n'étant pas obligatoire, l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807, aux termes duquel l'ingénieur en chef est tiers expert de droit, n'est pas applicable. — En conséquence, est annulé un arrêté du conseil de préfecture rendu après une expertise dans lequel l'ingénieur en chef avait été désigné comme tiers expert de droit et n'avait pas prêté serment. — Renvoi devant le conseil de préfecture — Procédure. — Délai du recours. — La dépêche d'un préfet annonçant à une partie que sa réclamation devant le conseil de préfecture est rejetée ne fait pas courir le délai du recours au Conseil d'État, quand elle ne contient que la reproduction du dispositif de l'arrêté. — Pour qu'il y ait notification régulière, il faut que la partie reçoive copie textuelle de l'arrêté* (*).

Vu la requête... pour le sieur Boistelle... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler, un arrêté du conseil de préfecture de la Charente-Inférieure, rendu le 27 décembre 1880, entre lui et l'État, et qui a condamné l'État à payer au requérant la somme de 1 368f,74 comme solde des travaux par lui exécutés pour la construction

(*) Rapport Roussel, 12 décembre 1871, p. 277.

d'un môle et de divers travaux de défense à l'entrée du chenal de Lauzières, avec intérêts de ladite somme et aux dépens ;

Ce faisant, attendu que ledit arrêté a été rendu à la suite d'une tierce expertise irrégulière, le tiers expert n'ayant pas été désigné par le conseil de préfecture, par ces motifs, annuler ledit arrêté, renvoyer les parties à ce qu'il soit procédé à une nouvelle expertise, au fond et dans le cas où le conseil évoquerait l'affaire, allouer au requérant les conclusions par lui prises devant le conseil de préfecture et condamner l'État aux intérêts et aux dépens ;

Vu les observations du Ministre des Travaux Publics... tendant au rejet du pourvoi par le motif qu'il aurait été formé plus de trois mois après la notification de la décision attaquée; qu'en effet, il résulte d'un procès-verbal du maire de Boulogne ci-dessous visé que le sieur Boistelle a reçu notification dudit arrêté le 10 avril 1879, et qu'il ne s'est pourvu que le 15 octobre suivant, c'est-à-dire après l'expiration du délai fixé par le décret du 22 juillet 1806 ;

Vu la lettre du 4 janvier 1879 par laquelle le Préfet de la Charente-Inférieure charge le Préfet de la Seine de notifier au sieur Boistelle, habitant à cette époque Boulogne, la décision attaquée; ensemble le procès-verbal dressé le 10 avril 1879 par le maire de Boulogne et par lequel il déclare avoir notifié ce jour même au sieur Boistelle la lettre du Préfet de la Charente-Inférieure, ladite lettre et ledit procès-verbal enregistrés comme ci-dessus le 8 avril 1880;

Vu le mémoire en réplique présenté pour le sieur Boistelle... tendant à l'admission du recours par ce motif qu'il n'est pas justifié que le sieur Boistelle ait reçu notification régulière avant le 15 juillet 1880;

Vu le décret du 22 juillet 1806, la loi du 16 septembre 1807, le décret du 12 juillet 1865 ;

Sur la fin de non-recevoir tirée de ce que le pourvoi aurait été formé après l'expiration du délai de trois mois fixé par le décret ci-dessus visé du 22 juillet 1806 :

Considérant qu'il est soutenu au nom de l'État que la notification de l'arrêté attaqué aurait été faite par une lettre du Préfet de la Charente-Inférieure en date du 4 janvier 1879, laquelle a été remise au sieur Boistelle le 10 avril suivant, d'après certificat du maire de Boulogne-sur-Seine, et que, par conséquent, le pourvoi formé seulement le 15 octobre doit être déclaré non recevable ;

Considérant que cette lettre, qui ne constituerait une notification régulière que si l'arrêté y avait été inséré textuellement et dans toute sa teneur, ne contient que la reproduction du dispositif dudit

arrêté; qu'elle ne peut donc servir de point de départ au délai et que d'autre part le sieur Boistelle n'ayant eu copie régulière de l'arrêté que le 15 juillet 1879, son pourvoi enregistré au secrétariat du contentieux du Conseil d'État le 15 octobre suivant a été formé en temps utile;

Sur les conclusions du sieur Boistelle tendant à l'annulation de l'arrêté attaqué pour irrégularité de la tierce expertise :

Considérant que dans les contestations qui s'élèvent entre l'État et les entrepreneurs, à raison de l'exécution de travaux publics, l'expertise n'est pas obligatoire et que, dans le cas où une expertise est ordonnée, l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807 qui dispose que le tiers expert est de droit l'ingénieur en chef n'est pas applicable;

Considérant que, dans l'expertise ordonnée par l'arrêté du conseil de préfecture de la Charente-Inférieure du 27 avril 1877, l'ingénieur en chef a été désigné comme étant de droit tiers expert conformément à l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807 et n'a pas préalablement prêté serment;

Considérant qu'avant les opérations de la tierce expertise, le sieur Boistelle a déclaré s'opposer par toutes les voies de droit à ce que l'ingénieur en chef fût tiers expert; que, dans ces circonstances, le sieur Boistelle est fondé à demander l'annulation de l'arrêté attaqué à raison de l'irrégularité de la tierce expertise;

En ce qui touche la demande du sieur Boistelle tendant à ce que le bénéfice de ses conclusions au fond devant le conseil de préfecture lui soit alloué :

Considérant que l'instruction ne permet pas de statuer dès à présent au fond; que le sieur Boistelle doit être renvoyé devant le conseil de préfecture pour être statué sur sa réclamation après que par un tiers expert autre que l'ingénieur en chef, qui a déjà donné son avis en qualité de tiers expert, les différents chefs de la demande du sieur Boistelle auront été vérifiés... (Arrêté annulé comme ayant statué sur une expertise irrégulière. Renvoi devant le conseil de préfecture pour qu'il y soit statué sur la demande en 14 639f,95 pour solde de travaux de construction du môle et des travaux de protection de la côte de Lauzières après qu'il aura été procédé à une expertise régulière. L'État supportera les dépens exposés par le sieur Boistelle.)

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES

(N° 379)

[10 juin 1882.]

eau indiquant les modifications survenues dans le personnel des agents inférieurs.

ieur l'Ingénieur en chef, aux termes de la circulaire du et 1879, vous devez adresser chaque mois à l'Administra- tableau indiquant les modifications survenues pendant le récédent dans le personnel des employés secondaires, rs, gardes de navigation et autres agents inférieurs. Il doit oduit un exemplaire de ce tableau pour chacun des dépar- s sur lesquels s'étend votre service.

dernière prescription m'a paru avoir perdu de son utilité. a à l'avenir que vous adressiez à l'Administration un seul ur tous les départements sur lesquels s'étend votre service, ndition d'indiquer dans la colonne (résidence) le départe- ans lequel réside l'agent dénommé dans le tableau de muta-

us rappellerai à cette occasion que ces états doivent me ir avant le 8 de chaque mois.

vez, Monsieur l'Ingénieur en chef, l'assurance de ma ration très distinguée.

Le Ministre des Travaux Publics,
H. VARROY.

(N° 380)

[20 juin 1882.]

nationales. — Etat de décomposition des dépenses d'entretien. assification de certains articles spéciaux. — Instructions.

ieur l'Ingénieur en chef, l'examen des états de décom-

position des dépenses d'entretien des routes nationales m'a donné lieu de remarquer que de nombreuses divergences se sont produites entre les différents services, pour l'inscription, dans telle ou telle colonne des tableaux A,B,C, des frais relatifs à certains articles spéciaux qui, en raison de leur multiplicité et de leur peu d'importance, ne pouvaient figurer explicitement dans les en-têtes desdits tableaux. Tels sont : l'entretien des plantations, l'arrosage, l'enlèvement des neiges, la réparation des éboulements, les achats de matériel, l'éclairage des souterrains, le chauffage des refuges, les frais de tournée des ingénieurs, des agents et des chefs cantonniers, le curage des égouts, les frais d'expérience sur la qualité des matériaux et les comptages.

Afin d'obtenir de la part de tous les services une uniformité complète dans la rédaction des tableaux de décomposition, il m'a paru utile de classer d'une façon définitive les dépenses spéciales dont il s'agit et d'adopter pour ce classement les dispositions suivantes :

L'entretien des plantations devra être porté à la colonne 20 du tableau C, intitulé : *Entretien des ouvrages d'art, trottoirs, etc.;* il en sera de même pour le curage des égouts.

Les frais de tournée des ingénieurs, conducteurs et employés temporaires entreront dans les *frais généraux;* mais le temps passé en tournée par les cantonniers-chefs sera compté comme travail de cantonnier et réparti entre les différentes mains-d'œuvre exécutées sur les routes.

Les dépenses pour les expériences sur la qualité des matériaux, pour les comptages et autres recherches statistiques figureront également dans les *frais généraux.*

Quant aux autres articles énumérés plus haut : arrosage, enlèvement des neiges, réparation des éboulements, achat de matériel, éclairage des souterrains, chauffage des refuges, ce sont des dépenses spéciales à chaque route et qui ne constituent pas des frais généraux; en les répartissant dans celles des autres catégories dont elles se rapprochent, on risquerait d'altérer les moyennes de ces dernières. Il m'a paru plus rationnel de dédoubler la colonne 21 du tableau C en deux colonnes, 21 et 21 *bis;* la première, intitulée *dépenses diverses*, comprendra les articles ci-dessus détaillés, la seconde sera réservée aux *frais généraux* proprement dits.

J'ajoute toutefois que, provisoirement et jusqu'à épuisement des imprimés qui peuvent exister dans vos bureaux, il suffira d'indiquer dans la colonne d'observations de quelle façon se divise la somme

ıns la colonne 21 de la formule actuellement en

ieur l'Ingénieur en chef, l'assurance de ma con-
stinguée.

Le Ministre des Travaux Publics,
H. VARROY.

(N° 381)

[22 juin 1882.]

s. — Permissions de grande voirie. — Pose de luites d'eau et de gaz. — Instructions.

éfet, j'apprends que des particuliers ont été auto-
ns plusieurs villes, sous le sol des routes nationales,
pour faire concurrence aux compagnies conces-
fourniture d'eau ou de l'éclairage au gaz. Ces
donné lieu à de vives protestations de la part
nies, qui prétendent que de semblables permis-
au droit et à l'équité, portent atteinte au privilège
nt et ne sauraient être accordées sans exposer
.u reproche de favoriser une concurrence préju-
rêts bien entendus des populations et des villes.
point de vue des principes, je crois devoir
ır le Préfet, qu'en concédant un monopole d'éclai-
tation d'eau, les villes ne peuvent engager que
e le privilège accordé ne s'étend pas au domaine
ie. L'Administration conserve donc sa pleine et
action à l'égard des demandes en autorisation de
de conduite qui peuvent lui être adressées.
utefois qu'il peut y avoir, dans certains cas, des
permettre l'établissement de canalisations pour
aux compagnies concessionnaires de l'éclairage
urniture d'eau. L'Administration ne doit pas, en
prêter à ce que des tiers, sur lesquels ne pèse
es imposées aux sociétés privilégiées, puissent
conomie des conventions passées entre elles et

leurs de remarquer que les permissions de poser
au ou de gaz sortent de la catégorie des permis-

sions ordinaires de grande voirie concernant les riverains des routes. Ces dernières n'ont pour objet que des intérêts absolument privés, tandis que les premières affectent des intérêts généraux et peuvent apporter des entraves à la circulation, en raison de la fréquence des remaniements de chaussée qu'entraîne nécessairement la multiplicité des canalisations.

J'estime donc, Monsieur le Préfet, que, dans ces sortes d'affaires, il y a lieu d'agir avec la plus grande circonspection et de réserver à l'Admiuistration supérieure le soin de statuer sur les demandes présentées par les compagnies rivales des sociétés concessionnaires. En conséquence, lorsque vous serez saisi de demandes semblables, vous voudrez bien me les adresser, avec votre avis, celui de MM. les ingénieurs et une délibération du conseil municipal faisant connaître s'il consent ou non à ce que la permission réclamée soit accordée.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des Travaux Publics,
H. VARROY.

PERSONNEL.

(N° 382)

Juin 1882.

I. — INGÉNIEURS.

1° RETRAITE.

ieur en chef de 1re classe. Date d'exécution
, admis à la retraite. . . . 30 *mai* 1882.
le titre d'inspecteur général honoraire.

2° DÉCISIONS DIVERSES.

fosse, ingénieur de la compagnie des chemins
-Méditerranée est chargé, à la résidence de
is d'ingénieur ordinaire du service d'études
de Crest à Aspres-les-Veynes (section de Crest
roisant, en remplacement de **M. Chatel**, pré-
d'autres fonctions.
agents placés sous ses ordres continueront
ompagnie des chemins de fer de Paris à Lyon
qui comprendra cette dépense dans les frais
rembourser.
s composant les services d'études et travaux
ıvaux de chemins de fer actuellement confiés
ur en chef, mis en congé renouvelable, à
, réparties comme il suit entre MM. les Ingé-
rd et **Koziorowicz**;
.x des lignes de Moutiers à Albertville et de
le petit Saint-Bernard.

M. Guinard, ingénieur en chef de 2e classe, déjà chargé du service ordinaire du département de la Savoie et d'un service de contrôle de chemins de fer.

2° I. Études et travaux des lignes d'Annecy à Albertville, la Roche à Cluses et à Chamounix.

II. Contrôle des travaux des lignes de Thonon à Annemasse, d'Annemasse à Collonges et de Thonon à Saint-Gingolp.

M. Koziorowicz, ingénieur en chef de 2e classe, déjà chargé du service ordinaire de la Haute-Savoie.

3 *juin*. — **M. Véron-Duverger**, inspecteur général de 1re classe en disponibilité avec les deux tiers de son traitement, est chargé d'une mission ayant pour objet l'étude de l'organisation des travaux publics en Belgique et en Hollande, et des conditions dans lesquelles ces travaux s'exécutent dans chacun de ces États.

Cette mission portera plus spécialement sur les points suivants :

De l'organisation du personnel chargé des travaux publics ;

Des projets, de leur rédaction et de leur approbation ;

Des marchés, de leurs conditions, de leur forme, de leur sanction ;

Des travaux, du contrôle et de la surveillance auxquels ils sont soumis ;

Des dépenses, de leur constatation, de leur règlement, de leur payement ;

Des ouvrages, de leur réception ;

De la compétence en matière de dommages et de contestations.

Pendant la durée de sa mission, M. **Véron-Duverger** recevra le traitement de son grade.

Idem. — **M. Travelet**, ingénieur ordinaire de 1re classe, chargé, à la résidence de Dijon, du 4e arrondissement du service du canal de la Marne à la Saône, est chargé, à la résidence de Besançon, de l'arrondissement Nord du service du canal du Rhône au Rhin, en remplacement de M. **Barrand**, précédemment appelé à un autre service.

Idem. — **M. Galliot**, ingénieur ordinaire de 3e classe, chargé, à la résidence de Saint-Amand, du service ordinaire de l'arrondissement Sud du département du Cher et du 1er arrondissement du service du canal de Berry, est chargé, à la résidence de Dijon, du 4e arrondissement du service du canal de jonction de la Marne à la Saône, en remplacement de M. **Travelet**, appelé à un autre service.

- **M. Lancrenon**, ingénieur ordinaire de 2e classe, ıouvelable au service de la compagnie des chemins de est chargé du 2e arrondissement (ligne de Révigny à du service d'études et travaux de chemins de fer con- énieur en chef **Marx**, dont est actuellement chargé énieur ordinaire de 2e classe.

ıon résidera à Châlons-sur-Marne.

ra d'être payé par la compagnie de l'Est, qui com- e dépense dans les frais que l'État aura à lui rembourser.

s considéré comme étant en congé renouvelable.

a ligne de Brienne à Sorcy, par Joinville et Gon- unie par arrêté du 25 avril 1882 au service d'études et hemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Marx**, arrondissement du service.

ngénieur ordinaire de 2e classe, déjà chargé, dans le de la Meuse, du service ordinaire de l'arrondissement ıc, est chargé en outre de l'arrondissement ci-dessus

M. Guillemain, inspecteur général de 2e classe, chargé issement d'inspection, est relevé, sur sa demande, des professeur du cours de procédés généraux de con- École des Ponts et Chaussées.

ıain continuera d'ailleurs d'être chargé, à la même urs de navigation.

es six arrondissements d'ingénieur ordinaire entre t réparties les lignes de chemins de fer confiées à ır en chef **Demouy** porteront les numéros suivants :

1er *arrondissement :*

Ligne d'Hirson à Amagne.

ngénieur de la compagnie des chemins de fer de l'Est ions d'ingénieur ordinaire à Rethel.

2e *arrondissement :*

Mézières à la ligne d'Hirson à Amagne et de la ligne de ızières à Hirson par Rocroy à la frontière belge.

, ingénieur auxiliaire à Vitry-le-François.

3e *arrondissement :*

Ligne de Provins à Esternay.

on, ingénieur ordinaire à Provins.

4e *arrondissement :*

Ligne de Laon à Château-Thierry (section d'Armentières à Basoches) archives de la ligne de Soissons à Rethel.

M. Doërr, ingénieur ordinaire à Soissons.

5e *arrondissement :*

Ligne de Reims à Dun.

M. Bracard, chef de section principal faisant fonctions d'ingénieur ordinaire.

6e *arrondissement :*

Ligne de Brie-Comte-Robert à Ozouër-le-Voulgis.

N....., ingénieur de la compagnie des chemins de fer de l'Est faisant fonctions d'ingénieur ordinaire.

17 *juin.* — Un service spécial est créé pour les études et travaux relatifs à la rectification du tracé du chemin de fer stratégique de Nancy à Vézelise et à Mirecourt (section de Nancy à Pont-Saint-Vincent).

Ce service est réuni aux attributions de M. **Marx**, ingénieur en chef à Nancy.

19 *idem.* — M. **Grandidier**, ingénieur ordinaire de 1re classe, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Saint-Jean de Maurienne et attaché à la 4e section du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Chambéry, vacant par suite du départ de M. **Leroux**.

Idem. — M. **Tarbé de Saint-Hardouin**, inspecteur général de 1re classe, membre de la commission des routes nationales, est nommé président de la même commission, en remplacemen de M. **Graëff**, admis à la retraite.

M. **Tarbé de Saint-Hardouin** est remplacé numériquement dans la commission par M. **Lechalas**, inspecteur général de 2e classe.

Idem. — M. **Tarbé de Saint-Hardouin**, membre de la commission des formules, est nommé président de la même commission, en remplacement de M. **Graëff**, admis à la retraite.

M. **Tarbé de Saint-Hardouin** est remplacé numériquement comme membre de la commission, par M. **Lagrange**, inspecteur général de 2e classe.

Idem. — M. **Planchat**, inspecteur général de 1re classe, est nommé membre de la commission chargée d'examiner les différents

systèmes de moteurs applicables aux voitures de tramways, en remplacement de M. **Graëff**, admis à la retraite.

Dans sa séance du 18 avril dernier, le conseil général du Doubs a décidé que les routes départementales seraient déclassées et que ce service cesserait d'être confié aux ingénieurs des Ponts et Chaussées à dater du 1er janvier 1883.

Dans sa séance du 19 avril 1882, le conseil général de la Creuse a décidé que le service des routes départementales cesserait d'être confié aux ingénieurs des Ponts et Chaussées à dater du 1er janvier 1883.

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés conducteurs les candidats déclarés admissibles, savoir :

20 *mai* 1882. — M. **Lesaint**, Ardennes, service du canal des Ardennes.

Idem. — M. **Renoux**, Basses-Alpes, service ordinaire.

Idem. — M. **Bourdon**, Nord, service maritime.

27 *mai*. — M. **Grolleau**, Indre, service des études et travaux du chemin de fer de Châteauroux à Montluçon.

Idem. — M. **Lerebours**, Nord, service de la navigation entre la Belgique et Paris.

Idem. — M. **Laget**, Basses-Alpes, service des études et travaux des chemins de fer d'Apt à Volx et d'Apt à la ligne de Forcalquier à Volx.

Idem. — M. **Marty**, Haute-Garonne, service des études et travaux du chemin de fer de Castelsarrazin à Lombez.

Idem. — M. **Reymond**, attaché au 2e bureau de la division du contrôle des comptes des compagnies et de la statistique des chemins de fer (Administration centrale).

30 *mai*. — M. **Hanoy**, Sarthe, service des études et travaux des chemins de fer de Mamers à Mortagne, etc.

Idem. — M. **Barazier**, Basses-Pyrénées, service des études et travaux du chemin de fer de Bayonne à Saint-Jean Pied-de-Port.

Idem. — M. **Carrière**, Lozère, service des études et travaux du chemin de fer de Mende à la Bastide.

3 *juin*. — M. **Bonnet**, Orne, service des études et travaux des chemins de fer d'Alençon à Domfront.

, Loire-Inférieure, service des étud
er de Nantes à Segré.
Henri), Basses-Pyrénées, service ordin
e, Sarthe, service des études et tr
blé à Sillé-le-Guillaume.
Creuse, service des études et travau
çon à Eygurande.
Cher, service des études et travaux du
à Avallon.
d, Loir-et-Cher, service ordinaire.
loque, Pas-de-Calais, service ordinai
zère, service ordinaire.

1° SERVICES DÉTACHÉS.

l, conducteur de 3e classe, au se
nt de l'Yonne, est détaché au service
nt pour remplir les fonctions d'agent

d, conducteur de 4e classe au servic
de Lot-et-Garonne, est détaché au se
culture pour être employé aux tra
ement de la Haute-Garonne.

3° CONGÉ.

, conducteur de 4e classe, attaché,
ordogne, au service des études et
r de Marmande à Angoulême, est m
endant six mois.

CONGÉS RENOUVELABLES.

Maurie, conducteur de 3e classe, att
la Seine au service central du ma
construits par l'État, est mis en c
à entrer au service de la Caisse gén
du Travail et de l'Épargne, sous les ordres de M. l'ingénieu
chef Fournié.

1er *juin*. — M. Sellié, conducteur de 3e classe au service
études et travaux des chemins de fer de Marmande à Castelja
dans le département de Lot-et-Garonne, est mis en congé rem

ır au service de la compagnie des eaux de

», conducteur de 4e classe au service ordi-
ɜ l'Indre, est mis en congé renouvelable et
fonctions d'architecte de la ville du Blanc.
ıducteur de 2e classe au service maritime
ironde, est mis en congé renouvelable et
vice de la compagnie des eaux de Constan-

5° DISPONIBILITÉ.

conducteur de 2e classe au service ordi-
de Meurthe-et-Moselle et au service des
chemin de fer de Baccarat à Badouviller,
pour raisons de santé jusqu'au 1er septem-
quelle il comptera cinquante ans d'âge et
retraite.

6° DÉMISSIONS.

ɜe la démission de M. Balland, conduc-
ice des études et travaux des chemins de
», etc., dans le département de l'Orne.
e la démission de M. Lauvernay, conduc-
vice ordinaire du département de l'Indre.

7° RETRAITE.

t, conducteur principal	Date d'exécution.
e département du Nord.	1er *mai* 1882.

8° DÉCÈS.

de 2e classe au service	Date du décès.
ıent du Cher.	24 *février* 1882.
ır de 2e classe au ser-	
tement de l'Aude. . . .	26 *avril* 1882.
2e classe au service de	
».	23 *mai* 1882.
ır de 2e classe au service	
ent de la Côte-d'Or. . .	25 *mai* 1882.

9° DÉCISIONS DIVERSES.

ris, conducteur de 4e classe attaché au service aux du chemin de fer de Poitiers à Bres- ement des Deux-Sèvres, passe dans le dépar- gne, au service des études et travaux du che- y à Nontron.

n, conducteur de 4e classe, attaché au service d'études et travaux des chemins de fer du département du Finistère, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — MM. **Ourgant** et **Mataly**, conducteurs de 4e classe, attachés au service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Lanteirès**, passent du département du Lot dans celui de Tarn-et-Garonne (même service).

30 *mai.* — M. **Rosaire**, conducteur principal attaché au service du canal de l'Est, dans le département des Vosges, est chargé, dans le département de l'Aisne, à la résidence de Soissons, du service ordinaire de l'arrondissement du Sud et du 1er arrondissement du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Menche de Loisne** et attaché en outre au service du contrôle des travaux des chemins de fer du Nord.

Il remplira les fonctions d'ingénieur.

1er *juin.* — M. **Bize**, conducteur de 2e classe attaché au service des études et travaux du chemin de fer de Dax à Saint-Sever, passe au service ordinaire du département des Landes.

2 *juin.* — M. **Fortier**, conducteur de 4e classe, attaché, dans le département des Ardennes, au service des études et travaux du chemin de fer de Soissons à Rethel, passe dans le département de Seine-et-Marne, au service des études et travaux du chemin de fer de Provins à Esternay.

Idem. — M. **Le Natail**, conducteur de 4e classe au service des études et travaux du chemin de fer de Carentan à Carteret, passe dans le département des Côtes-du-Nord, au service des études et travaux du chemin de fer du Centre de la Bretagne.

Idem. — M. **Boulanger**, conducteur de 3e classe attaché, dans le département d'Indre-et-Loire, au service des études et travaux des lignes de Port-de-Piles à Preuilly et de Preuilly à Tournon, passe dans le département de la Vienne au même service.

3 *juin.* — M. **Henry**, conducteur de 4e classe, attaché au service des études et travaux des chemins de fer d'Alençon à Domfront, etc., dans le département de l'Orne, passe dans le département de la

ervice des études et travaux du chemin de fer de
teret.

Estorge, conducteur de 1re classe, au service ordi-
tement d'Alger, passe au service ordinaire du dépar-
.

Lhombral, conducteur de 4e classe, démissionnaire,
ans son ancien grade et attaché, dans le département
onne, au service des études et travaux du chemin
tauban à Brive.

Huguet, conducteur de 4e classe, en congé illimité,
ctivité et attaché dans le département de la Seine
études et travaux du chemin de fer d'Eymoutiers à

. **Bouchot**, conducteur de 4e classe, au service ordi-
tement de l'Allier, passe au service ordinaire du
e l'Oise.

Deillon, conducteur de 4e classe attaché au service
urgogne dans le département de la Côte-d'Or, passe
ement du Doubs, au service des études et travaux
fer de Besançon à la frontière suisse.

M. Pelletier, conducteur de 1re classe, au service
épartement de la Loire-Inférieure, passe au service
me de la Basse-Loire, même département.

Apffel, conducteur de 3e classe, attaché au service
du canal de l'Est, dans le département des Vosges,
e du canal de Dombasle à Saint-Dié, même dépar-

Saint-Alary, conducteur de 2e classe, attaché au
trôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi,
ement de la Gironde, est attaché en outre au service
n du contrôle de l'exploitation des chemins de fer

M. Plénard, conducteur de 2e classe, et **Ramy**, con-
classe, attachés, dans le département de la Côte-d'Or,
études et travaux du chemin de fer de Chagny à
ent dans le département de Saône-et-Loire, même

M. Decroey, conducteur de 4e classe au service
épartement de l'Oise, passe au service ordinaire du
'Eure-et-Loir.

Dazan, conducteur de 3e classe au service des che-
e Mont-de-Marsan à Roquefort, nommé percepteur

des contributions directes cesse de faire partie des cadres des conducteurs.

19 *juin*.— **M. Paviot**, conducteur de 3e classe, attaché au service des études et travaux du chemin de fer de Guéméné à la Chapelle-sur-Erdre, dans le département de la Loire-Inférieure, passe au service du canal de la Basse-Loire (même département).

Idem. — **M. Rouffi**, conducteur de 3e classe, attaché au service des études et travaux du chemin de fer de Port-Sainte-Marie à Riscle, dans le département de Lot-et-Garonne, passe au service ordinaire du département du Lot.

L'Éditeur-Gérant : DUNOD.

3839 — Paris. Imp. LALOUX fils et GUILLOT, 7, rue des Canettes.

LOIS

(N° 383)

[3 avril 1882.]

Loi concernant l'éclairage électrique des côtes de France et l'installation de signaux sonores.

Art. 1er. — Il sera procédé à l'exécution des travaux à faire pour l'éclairage électrique des côtes de France et pour l'installation de signaux sonores, conformément au programme présenté par l'inspecteur général, directeur du service central des phares, dans son rapport du 27 janvier 1880, et aux avis de la commission des phares et du Conseil général des Ponts et Chaussées, en date des 4 décembre 1880 et 3 mars 1881.

Art. 2. — La dépense, évaluée à 8 millions de francs, sera imputée sur les ressources générales du budget ordinaire de chaque exercice.

. . . . . .

(N° 384)

[4 avril 1882.]

Loi qui ouvre au Ministre de la Marine et des Colonies, sur l'exercice 1882, un crédit pour les travaux des chemins de fer du Sénégal.

Art. 1er. — Il est ouvert au Ministre de la Marine et des Colonies, sur l'exercice 1882, au titre du budget des dépenses sur ressources extraordinaires, un crédit de 7 458 785 francs, sous la rubrique : Chapitre VI. — Chemins de fer du Sénégal.

Art. 2. — Seront provisoirement imputés sur les ressources de la dette flottante les payements effectués sur les crédits ouverts par l'article précédent.

Une loi ultérieure déterminera le mode d'emprunt destiné à pourvoir définitivement à ces dépenses.

. . . . . .

DÉCRETS.

(N° 385)

[23 octobre 1881.]

Rectification de la route départementale n° 1 (Drôme).

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale n° 1, d'Andance à Rives, dans la côte de Rapon (Drôme), travaux à exécuter suivant la direction générale indiquée par une ligne bleue sur le plan annexé au présent décret.

2° L'Administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et des bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans à partir du jour de sa promulgation.

(N° 386)

[25 octobre 1881.]

Établissement du chemin de fer d'Angers à la Flèche. — Prise de possession de terrains.

DÉCRET du Président de la République française portant qu'il y a urgence de prendre possession, pour l'établissement du chemin de fer d'Angers à la Flèche, de plusieurs parcelles de terrains non bâtis sises au territoire des communes de Seiches, la Chapelle Saint-Laud et Lesigne (Maine-et-Loire), lesdites parcelles indiquées sur les états et figurées par des teintes roses sur les plans annexés au présent décret.

(N° 387)

[25 octobre 1881.]

Affectation d'un terrain au port de Boulogne (Pas-de-Calais).

DÉCRET du Président de la République française portant affectation au service des Ponts et Chaussées, pour être incorporé dans les dépendances du port de Boulogne (Pas-de-Calais), du terrain de l'ancien corps de garde de la douane situé à Châtillon, près Boulogne, et indiqué par une teinte jaune sur le plan annexé au présent décret.

(N° 388)

[2 novembre 1881.]

Rectification de la route départementale n° 3 (Aube).

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale n° 3, de Tonnerre à Brienne-le-Château, à la sortie du village de Thieffrain (Aube), travaux à exécuter suivant la direction générale indiquée à l'encre rouge sur le plan annexé au présent décret.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans à partir du jour de sa promulgation.

(N° 389)

[9 novembre 1881.

Construction d'un bas port sur la rive gauche du Rhône, à Vienne (Isère).

· du Président de la République française portant ce qui

t déclarés d'utilité publique les travaux de construction
port sur la rive gauche du Rhône, à Vienne (Isère), con-
nt aux dispositions de l'avant-projet et des avis du Conseil
les Ponts et Chaussées en date des 23 décembre 1880 et
bre 1881.
convention passée, en 1877, entre l'État et la ville de
st maintenue. La ville versera le complément de la sub-
de 25 000 francs promise par la délibération du conseil
l du 13 mars 1877, et fournira les remblais jusqu'à con-
de la quantité prévue dans le projet approuvé le 15 mars

plus de la dépense, montant à 360 000 francs, suivant le
timatif de l'avant-projet, sera imputé sur les ressources
naires inscrites au budget de chaque exercice pour tra-
nélioration du Rhône, en vertu de la loi du 13 mai 1878.
résent décret sera considéré comme non avenu, si l'ac-
des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des
'a pas eu lieu dans un délai de cinq ans à partir du jour
mulgation.

(N° 390)

[19 janvier 1882.]

i approuve divers travaux à exécuter sur le nouveau réseau
mpagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Médi-
:.

sident de la République française,

. . . . . .

projets présentés et demandes faites par la compagnie
ins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour que
avaux complémentaires à exécuter sur son nouveau
ient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État,
ment aux stipulations des conventions, et notamment
e 6 de la convention du 3 juillet 1875 ;
rapports de l'Inspecteur général des mines et des Ingé-
argés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Médi-
et l'avis du Conseil géneral des Ponts et Chaussées des
: 1880, 2, 19 et 26 octobre et 2 et 9 novembre 1881 ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée sur son nouveau réseau, conformément au projet suivant :

LIGNE DE PARIS A LYON.

Projet de construction d'un atelier pour la réparation des wagons à la gare de Villeneuve-Saint-Georges-triage, présenté le 4 février 1880, avec un détail estimatif montant, pour la part afférente au nouveau réseau, à. 170 688f,00

LIGNE DE SAINT-GERMAIN DES FOSSÉS A BRIOUDE.

Projet d'établissement d'une voie de communication à la gare de Saint-Germain des Fossés, présenté le 29 juillet 1881, avec un détail estimatif arrêté, pour la part afférente au nouveau réseau, à. 1 750 00

LIGNE DE ROANNE A LYON PAR SAINT-ETIENNE.

Projet d'installation de nouvelles machines aux ateliers d'Oullins, présenté le 4 août 1881, avec un détail estimatif montant, pour la part afférente au nouveau réseau, à. 3 549 00

LIGNE D'AUXERRE A NEVERS ET A CERCY-LA-TOUR.

Projet d'addition d'une voie de débord et d'un pont à bascule à la gare d'Urzy, présenté le 27 septembre 1881, avec un détail estimatif montant à. 13 300 00

LIGNE DE CLERMONT A MONTBRISON.

Projet d'établissement d'une gare de voyageurs et de marchandises à Saint-Julien la Vêtre, présenté le 2 juillet 1881, avec un détail estimatif montant à. 155 000 00

Projet d'agrandissement du bâtiment des voyageurs à la gare d'Aulnat, présenté le 19 août 1881, avec un détail estimatif montant à. 7 800 00

LIGNE DE BRIOUDE A ALAIS.

Projet d'établissement d'une grue de chargement à plateau de 6 tonnes à la gare de Luc, présenté le 20 août 1881, avec un détail estimatif montant à. 7 500 00

LIGNE DE CAVAILLON A GAP.

sement de la salle d'attente de la gare de Sis- le 26 août 1881, avec un détail estimatif mon-	4 250f,00

LIGNE DE DIJON A IS-SUR-TILLE.

ction d'une annexe au bâtiment des voyageurs ments divers à la gare de Dijon-Porte-Neuve, uillet 1881, avec un détail estimatif montant à.	16 500 00
issement de la seconde voie sur la ligne de Tille.	1 325 000 00

LIGNE DE GRAY A BESANÇON.

ment d'un pont à bascule de vingt tonnes, avec lage, à la gare d'Émagny, présenté le 3 sep- vec un détail estimatif montant à.	3 200 00

LIGNE DE VESOUL A BESANÇON.

ction d'une annexe au bâtiment des voyageurs à rey, présenté le 22 juillet 1881, avec un détail nt à	5 500 00
TOTAL.	1 714 057f,00

s faites pour l'exécution des travaux indiqués dans it il s'agit seront imputées sur le compte de 14 mil- ouvert, conformément à l'article 6 de la convention 5, pour travaux complémentaires du nouveau réseau, rence des sommes qui seront définitivement recon- re portées audit compte.

. . . . . .

(N° 391)

[10 février 1882.]

u canal de l'Oise à l'Aisne. — Prise de possession de terrains.

résident de la République française portant qu'il y rendre possession, pour l'établissement du canal de

l'Oise à Aisne, de plusieurs parcelles de terrains non bâties sises au territoires des communes d'Anizy-le-Château et de Pinon (Aisne), lesdites parcelles indiquées sur l'état et figurées par des teintes roses sur les plans parcellaires annexés au présent décret.

(N° 392)

[11 février 1882.]

Passage d'eau de la Marne entre Créteil et Saint-Maur. Approbation de tarif.

DÉCRET du Président de la République française portant :

Art. 1er. — Est et demeure approuvé le tarif ci-annexé pour la perception du droit de péage au passage d'eau de la Marne, entre Créteil et Saint-Maur, département de la Seine.

Art. 2. — Sont exempts des droits de péage les administrateurs, les magistrats, fonctionnaires publics et les divers agents, tels qu'ils sont désignés audit tarif, et qui, aux termes du cahier des charges de l'adjudication, sont affranchis de toute obligation à cet égard.

Tarif des droits à percevoir au passage d'eau sur la Marne, entre Créteil et Saint-Maur.

Art. 1er. — Pour le passage d'une personne, femme ou enfant au-dessus de sept ans, non chargée ou chargée d'un poids de 5 myriagrammes, 5 centimes, ci.. . . . . 0f.05

Pour denrées ou marchandises d'un poids de 5 myriagrammes, 5 centimes, ci.. . . . . 0 05

Pour chaque myriagramme excédant, 1 centime, ci. 0 01

Nota. Le chargeur déclarera le poids, qui pourra être vérifié par le passeur.

Les instruments aratoires ne seront soumis à aucun droit.

Le batelier sera tenu de passer sans délai, lorsque la totalité de la recette qui lui sera due d'après le tarif ou qui lui sera assurée par les passagers réunis s'élèvera :

1° Pour une ou plusieurs personnes, à 20 centimes, ci.. . . . . 0 20

2° Pour chaque personne allant de la rive du cours d'eau aux bateaux à vapeur stationnant près du passage, et *vice versa*, à 10 centimes, ci.. 0 10

Les passeurs dont les bacs sont situés à proximité d'une gare ou station de chemin de fer sont astreints à se tenir en vue du passage des trains, de manière que les voyageurs puissent franchir le cours d'eau sans perdre de temps.

Les fermiers des passages établis dans le voisinage des stations ou gares de

ıs de fer seront tenus de passer, même avant le lever et après le coucher
ɜil, toute personne qui se présentera le matin une demi-heure avant le
e du premier convoi du chemin de fer, et le soir une demi-heure avant le
e du dernier convoi.
ı le temps des hautes eaux, le payement des droits sera doublé.
eaux seront réputées hautes quand elles atteindront la partie peinte en
.u poteau de hauteur établi sur la rive de contre-halage.
asage sera interdit quand la rivière charriera des glaçons et dans le temps
ıcle.
bateaux ne pourront jamais être chargés au delà du poids qui les ferait
ɜr jusqu'aux lignes de flottaison tracées en rouge sur leurs flancs.
2. — Exemption d'usage :

(N° 393)

[22 février 1882.]

ssement du chemin de fer d'Eymoutiers à Meymac. — Prise de possession de terrain.

RET du Président de la République française portant qu'il y
ɜnce de prendre possession, pour l'établissement du chemin
· d'Eymoutiers à Meymac, de plusieurs parcelles de terrains
âties sises communes de Bugeat, Pérols et Ambrugeat (Cor-
lesdites parcelles indiquées sur les états et figurées par des
s roses sur les plans parcellaires annexés au présent décret.

(N° 394)

[6 mars 1882.]

qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord.

Président de la République française,

. . . . . .

les projets présentés et demandes faites par la compagnie du
n de fer du Nord pour que divers travaux à exécuter sur son
ı réseau soient approuvés par décret délibéré en Conseil
, conformément aux stipulations des conventions, et notam-
de l'article 9 de la convention du 22 mai 1869 et de l'article 10
convention du 30 décembre 1875 ;

ur général et des Ingénieurs char-
on du réseau de la compagnie du
avis du conseil général des ponts et
nbre 1881;

s travaux à exécuter sur son ancien
emin de fer du Nord, conformément

ÈRE PAR LILLE ET VALENCIENNES.

Projet de pavage et d'assainissement du quai à bestiaux, et d'installation de deux grues hydrauliques à la gare de la Chapelle, présenté le 31 juillet 1881, avec un détail estimatif montant à. 30 352f,00

Projet d'installation d'un poste d'enclenchements *Saxby* et *Farmer*, et d'amélioration du magasin général à la même gare, présenté le 30 juin 1881, avec un détail estimatif montant à. 29 120 00

Projet d'agrandissement du bureau du chef d'atelier à la station d'Ermont, présenté le 31 août 1881, avec un détail estimatif montant à 672 00

Projet d'agrandissement de la remise des machines et de construction d'un nouveau dortoir, à la gare de Beaumont, présenté le 31 août 1881, avec un détail estimatif montant à. 36 176 00

Projet d'installation de signaux et enclenchements du système *Saxby* et *Farmer* à la gare de Douai, présenté le 31 juillet 1881, avec un détail estimatif montant à. 32 144 00

Projet d'installation du *block-system* entre les bifurcations de Notre-Dame et de Saint-Saulve, présenté le 31 juillet 1881, avec un détail estimatif montant à. 84 000 00

Projet de déplacement de la bifurcation d'Auby, d'installation de deux postes d'enclenchements *Saxby*, d'allongement d'une voie de manœuvre, de pose d'une plaque tournante et d'établissement d'un empierrement à la gare du pont de la Deûle, présenté le 31 juillet 1881, avec un détail estimatif montant à . 82 880 00

Projet de rachat d'une voie de la société asturienne, à la gare du pont de la Deûle, présenté le 30 juin 1881, avec un détail estimatif montant à. 3 991 00

Projet de revision de signaux et enclenchements à l'extrémité nord de la gare de Fives, présenté le 31 juillet 1881, avec un détail estimatif montant à. 11 200 00

Projet d'agrandissement général de la gare de Saint-Sauveur, à Lille, présenté le 31 août 1881, avec un détail estimatif montant à. 2 691 748 00

LIGNE DE PARIS A CREIL PAR CHANTILLY

vaux de voie à la station d'Ory-la-Ville, présenté le
81, avec un détail estimatif montant à. . . . . .
allation d'une prise d'eau à la gare de Chantilly
e 30 juin 1881, avec un détail estimatif montant à.
bstitution d'une plaque tournante de 4m,20 à une
3m,40 à la halte de Saint-Maximin, présenté le 31
1, avec un détail estimatif montant à. . . . . .

LIGNE DE CREIL A SAINT-QUENTIN.

lioration de l'accès de la station de Verberie-Lou-
enté le 31 juillet 1881, avec un détail estimati
. . . . . .
lissement d'une passerelle pour piétons à la gare de
, présenté le 31 mai 1881, avec un détail estimati
. . . . . .
e de deux voies et de deux plaques tournantes de
s le chantier de l'atelier des voitures, à la gare de
présenté le 30 juin 1881, avec un détail estimatif
. . . . . .

LIGNE D'AMIENS A BOULOGNE.

e d'une voie pour desservir le dépôt des matériaux
a gare d'Abbeville, présenté le 31 août 1881, avec
stimatif montant à. . . . . .
allation d'une guérite-lampisterie à la station de
présenté le 31 août 1881, avec un détail estimatif
. . . . . .
e et de modification de voies à la station d'Hesdi-
enté le 31 mai 1881, avec un détail estimatif mon-
. . . . . .
llation d'un magasin pour cela et de substitution
e tournante de 4m,80 à une plaque de 4m,20 à la
ulogne, présenté le 31 juillet 1881, avec un détail
ontant à. . . . . .

LIGNE DE NOYELLES A SAINT-VALERY.

lation d'une bascule pour les expéditions de marée,
e Saint-Valery, présenté le 30 juin 1881, avec un
atif montant à. . . . . .

LIGNE DES HOUILLÈRES DU PAS-DE-CALAIS.

Projet d'allongement de deux voies de garage à la station de Billy-Montigny, présenté le 31 juillet 1881, avec un détail estimatif montant à.	29 792f,00
TOTAL.	3 113 756f,00

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte de 200 millions de francs ouvert, conformément aux articles 9 de la convention du 22 mai 1869 et 10 de la convention du 30 décembre 1875, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . . . .

(N° 395)

[6 mars 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

. . . . . .

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie pour que divers travaux complémentaires à exécuter sur son nouveau réseau soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 6 de la convention du 3 juillet 1875 ;

Vu les rapports de l'Inspecteur général des mines et des Ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et les avis du Conseil général des Ponts et Chaussées des 7 et 21 décembre 1881 ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux a exécuter par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée sur son nouveau réseau, conformément aux projets suivants :

LIGNE D'AVIGNON A MIRAMAS.

st de la gare de Salon, présenté le 8 no-	
an détail estimatif montant à.	61 600f,00
. d'une annexe au bâtiment des voyageurs	
on, présenté le 26 octobre 1881, avec un	
itant à.	4 700 00

LIGNE D'ALAIS AU POUZIN.

et d'établissement de voies à la gare du	
15 octobre 1881, avec un détail estimatif	
. . . . .	15 000 00

LIGNE DE NICE A LA FRONTIÈRE.

des trottoirs des voies 1 et 2 à la gare de	
ité le 22 novembre 1881, avec un détail	
. . . . .	23 100 00
ENSEMBLE.	481 400f,00

ites pour l'exécution de ces projets seront impu-
: de 192 millions de francs ouvert, conformément
convention du 3 juillet 1875, pour travaux com-
ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes
tivement reconnues devoir être portées audit

. . . . . .

(N° 397)

[10 mars 1882.]

uve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau Compagnie du Chemin de fer du Nord.

: la République française,

. . . . . .

ɔrésentés et demandes faites par la compagnie
du Nord pour que divers travaux à exécuter sur
. soient approuvés par décret délibéré en Conseil
ment aux stipulations desdites conventions, et
article 9 de la convention du 22 mai 1869 et de
convention du 30 décembre 1875 ;
s de l'Inspecteur général et des Ingénieurs
ôle de l'exploitation du réseau de la compagnie

du chemin de fer du Nord et les avis du Conseil général des Ponts et Chaussées des 8 juin, 12 et 26 octobre, 9, 16, 23 et 30 novembre 1881 ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien réseau par la compagnie du chemin de fer du Nord, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A LA FRONTIÈRE PAR LILLE ET VALENCIENNES.

Projet de construction d'un nouveau local pour le service des bureaux ambulants de la poste à la gare de Paris, présenté le 31 mai 1881, avec un détail estimatif montant à.	75 600f,00
Projet d'installation d'un bureau de visiteurs, d'une grue hydraulique, de bouches d'incendie pour pompes à vapeur et de prises d'eau pour la désinfection des wagons-écuries à la même gare, présenté le 30 juin 1881, avec un détail estimatif montant à..	25 592 00
Projet de substitution d'un passage inférieur au passage à niveau du chemin de grande communication n° 5, dit *du Landy*, présenté le 6 novembre 1880 et dont le détail estimatif, en date du 30 septembre 1881, s'élève à.	343 840 00
Projet d'amélioration et d'agrandissement des installations du service des visiteurs, de construction d'une lampisterie et d'allongement des chemins de roulement de deux treuils à la gare de la Plaine-Saint-Denis, présenté le 31 mai 1881, avec un détail estimatif montant à.	25 760 00
Projet d'allongement du chemin de roulement de la grue *Nepveu* à la station d'Enghien, présenté le 30 juin 1881, avec un détail estimatif montant à..	1 042 00
Projet d'installation du *block-system* entre Ermont et Creil, présenté le 30 juin 1881, avec un détail estimatif montant à	234 080 00
Projet de construction d'une maison de garde au passage à niveau du chemin de Saint-Prix, présenté le 30 juin 1881, avec un détail estimatif montant à..	3 360 00
Projet d'établissement d'un magasin à paille à la gare d'Arras, présenté le 30 juin 1881, avec un détail estimatif montant à.	1 820 00
Projet de substitution de deux plaques tournantes de 4m,20 à des plaques de 3m,40 à la gare de Vitry, présenté le 31 mai 1881, avec un détail estimatif montant à.	1 848 00
Projet d'amélioration du service des voyageurs et du service des marchandises à la même gare, présenté le 31 août 1881, avec un détail estimatif montant à.	50 400 00
Projet de pose et de modification de voies à la gare de Tour-	

mai 1881, avec un détail estima
. . . . . .

GNE DE CREIL A BEAUVAIS.

un abri pour les paniers à finances
ésenté le 30 avril 1881, avec un dét
. . . . . .

IGNE D'AMIENS A BOULOGNE.

la chaussée de la cour des marcha
t du quai de droite et de pose d'u
gare d'Abbeville, présenté le 30 av
stimatif arrêté à. . . . . .

ES HOUILLÈRES DU PAS-DE-CAL

la distribution du bâtiment des voy
on d'une lampisterie à la station
té le 31 mai 1881, avec un détail es
. . . . . .

LILLE A CALAIS ET A DUNKER

lock-system entre la gare de la M
ion du Lion-d'Or, présenté le 31 ma
stimatif montant à.. . . . . .

DE SAINT-QUENTIN A ERQUELIN

de garage en impasse à la station
juin 1881, avec un détail estima
. . . . . .
nes aux fenêtres de logements d'agen
y, présenté le 30 juin 1881, avec
t à.. . . . . .
un bureau particulier pour le chef
ubeuge, présenté le 30 juin 1881, av
tant à. . . . . .

DE VALENCIENNES A AULNOYE

deux postes d'aiguilleurs du système
de l'éclairage au gaz à la gare

Quesnoy, présenté le 28 février 1881, avec un détail estimatif montant à.. . . . . 35 8

TOTAL. 852 9

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront i tées sur le compte de 200 millions de francs ouvert, conformé aux articles 9 de la convention du 22 mai 1869 et 10 de la co tion du 30 décembre 1875, pour travaux complémentaires de cien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront dé vement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . . . .

(N° 398)

[10 mars 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur le nouveau r de la Compagnie des Chemins de fer du Midi et du Canal lat la Garonne.

Le Président de la République française,

. . . . . .

Vu les projets présentés et demandes faites par la comp des chemins de fer du Midi à l'effet d'obtenir que les travaux jetés sur son nouveau réseau soient approuvés par décret béré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des ventions, et notamment de l'article 8 de la convention du 1 cembre 1875, susvisé;

Vu les pièces de l'instruction à laquelle ces projets on soumis, et notamment les avis du Conseil général des Pon Chaussées des 30 novembre et 14 décembre 1881;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son veau réseau par la compagnie des chemins de fer du Midi canal latéral à la Garonne, conformément aux projets suivant

LIGNE D'AGEN A TARBES.

Projet d'établissement d'un pont à bascule à la station de Layrac, prés 8 octobre 1881, avec un détail estimatif montant à.. . . . . 3 3

E DE BOUSSENS A SAINT-GIR(

ı quai découvert à la gare de Sai
ovembre 1881, avec un détail est

. . . . . .

ENSEMBLE. . . . . .

es pour l'exécution de ces projets seront impu-
de 23 millions de francs ouvert, conformément
convention du 14 décembre 1875, pour trava
lu nouveau réseau, jusqu'à concurrence d
t définitivement econnues devoir être porté

. . . . . .

(N° 399)

[10 mars 1882.]

divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau
Chemins de fer du Midi et du Canal latéral à

la République française,

. . . . . .

résentés et demandes faites par la compag
r du Midi à l'effet d'obtenir que divers trava
ncien réseau soient approuvés par décret d
'État, conformément aux stipulations des c
ment de l'article 9 de la convention du 14

l'instruction à laquelle chacun desdits proj
tamment les avis du Conseil général des Po
6 novembre et 21 décembre 1881 ;
t entendu,

approuvés les travaux à exécuter sur son anc
agnie des chemins de fer du Midi et du ca
e, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE BORDEAUX A CETTE.

Projet d'allongement des voies de garage à la station de Cadaujac, présenté le 2 novembre 1881, avec un détail estimatif montant à. . .	13 440f,00
Projet de travaux divers à exécuter dans la station de Coursan, tels que : élargissement de la plate-forme sur le côté droit du chemin de fer, pose d'une nouvelle voie 3 *bis*, allongement du quai découvert, etc., présenté le 23 septembre 1881, avec un détail estimatif montant à.	94 684 00
ENSEMBLE.	108 124f,00

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte de 57 millions de francs ouvert, conformément à l'article 9 de la convention du 14 décembre 1875, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . . . .

(N° 400)

[10 mars 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la Compagnie des Chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne.

Le Président de la République française,

. . . . . .

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie des chemins de fer du Midi à l'effet d'obtenir que divers travaux projetés sur son nouveau réseau soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 8 de la convention du 14 décembre 1875 ;

Vu les pièces de l'instruction à laquelle ces projets ont été soumis, et notamment les avis du Conseil général des Ponts et Chaussées des 7 et 26 décembre 1881 et 4 janvier 1882 ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

des chemins de fer du Midi à l'effet d'obtenir que divers
projetés sur son ancien réseau soient approuvés par déc
béré en Conseil d'État, conformément aux stipulations
ventions, et notamment de l'article 9 de la convention d
cembre 1875 ;

Vu les pièces de l'instruction à laquelle chacun desdits
a été soumis, et notamment les avis du Conseil général d
et Chaussées des 7 et 26 décembre 1881 et 4 janvier 1882

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur so
réseau par la compagnie des chemins de fer du Midi et
latéral à la Garonne, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE BORDEAUX A CETTE ET DE NARBONNE A PERPI

Projet d'établissement de trois voies de garage à la gare de Narbonne le 21 novembre 1881, avec détail estimatif montant à. . . . 12

LIGNE DE MORCENX A MONT-DE-MARSAN.

Projet d'agrandissement de la gare de Mont-de-Marsan, présenté le 15 janvier 1881, avec un détail estimatif arrêté, pour la part afférente à l'ancien réseau, à.. 8

LIGNE DE BORDEAUX A CETTE.

Projet d'amélioration de l'alimentation d'eau à la gare de Toulouse-Matabiau, présenté le 3 novembre 1881, avec un détail estimatif montant, pour la part afférente à l'ancien réseau, à. 1

Ensemble. 22

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets sero
tées sur le compte de 57 millions de francs ouvert, confor
à l'article 9 de la convention du 14 décembre 1875, pour
complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurre
sommes qui seront définitivement reconnues devoir être
audit compte.

. . . . . .

(N° 402)

[10 mars 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la Compagnie des Chemins de fer de l'Est.

Le Président de la République française,

. . . . . .

Vu les projets présentés et les demandes faites par la compagnie des chemins de fer de l'Est à l'effet d'obtenir que divers travaux à exécuter sur son ancien réseau soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux dispositions de l'article 10 de la convention du 11 juillet 1881 ;

Vu les pièces de l'instruction à laquelle les projets précités ont été soumis, notamment les avis du Conseil général des Ponts et Chaussées des 14 et 21 décembre 1881 ;

Vu le décret du 28 mars 1881 (*), lequel approuve, notamment, un projet d'installation du *block-system* sur la ligne de Paris à Avricourt, entre Noisy-le-Sec et Meaux, et autorise l'imputation de la dépense, évaluée à 49 280 francs, au compte complémentaire de premier établissement des lignes de l'ancien réseau ;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de l'Est, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A AVRICOURT.

Projet d'installation du *block-system* entre Noisy-le-Sec et Meaux, présenté le 5 septembre 1881, avec un détail estimatif montant à. . .	65 000f,00
Projet d'allongement de cinq voies du parc aux tenders dans les ateliers d'Epernay, présenté le 28 octobre 1881, avec un détail estimatif montant à.	47 500 00
Projet d'allongement des voies de garage III et VI, à la station de Loxéville, présenté le 15 septembre 1881, avec un détail estimatif montant à.	35 000 00
Projet d'établissement de deux voies de garage IX et XII à la station de Varangéville, présenté le 15 septembre 1881, avec un détail estimatif montant à..	119 000 00
ENSEMBLE.	266 500f,00

(*) *Annales* 1881, p. 735.

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte de 40 millions de francs ouvert, conformément à l'article 10 de la convention du 11 juillet 1868, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront reconnues devoir être définitivement portées audit compte.

Art. 2. — Est rapporté le décret du 28 mars 1881, dans celles de ses dispositions qui approuvent le projet d'installation du *block-system* entre Noisy-le-Sec et Meaux, présenté le 26 mai 1880, avec un détail estimatif rectifié montant à 49 280 francs, et autorisant l'imputation de cette dépense au compte de 40 millions de francs.

. . . . . .

(N° 403)

[10 mars 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la Compagnie des Chemins de fer de l'Est.

Le Président de la République française,

. . . . . .

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie des chemins de fer de l'Est à l'effet d'obtenir que des travaux à exécuter sur son nouveau réseau pour l'installation d'appareils électro-sémaphoriques sur la partie de la ligne de Paris à Vincennes et à Brie-Comte-Robert comprise entre la gare de la Bastille et Sucy-en-Brie, soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations desdites conventions, et notamment de l'article 10 de la convention du 11 juillet 1868;

Vu les pièces de l'instruction à laquelle ce projet a été soumis, et notamment l'avis du Conseil général des Ponts et Chaussées (troisième section) du 2 novembre 1881;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien réseau par la compagnie des chemins de fer de l'Est, conformément au projet suivant :

E DE PARIS A VINCENNES ET A BRIE-COMTE-ROBERT.

allation d'appareils électro-sémaphoriques entre la gare de la Bas-
cy-en-Brie, présenté le 23 juin 1881, avec un détail
nontant à.. . . . . 76 000f,00

enses faites pour l'exécution de ce projet seront impu-
compte de 40 millions de francs ouvert, conformément
10 de la convention du 11 juillet 1868, pour travaux com-
es de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes
reconnues devoir être portées définitivement audit

. . . . . .

(N° 404)

[10 mars 1882.]

ui approuve diverses dépenses à faire par la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest.

ident de la République française,

. . . . . .

emande présentée, le 24 septembre 1881, par la compa-
hemins de fer de l'Ouest, à l'effet d'obtenir l'autorisation
au compte supplémentaire de premier établissement de
n et de son nouveau réseau, conformément aux stipula-
conventions, et notamment de l'article 6 de la con-
u 31 décembre 1875, une dépense de 960 000 francs à
l'acquisition de cinq machines locomotives-tenders et de
gons;
pièces de l'instruction à laquelle cette demande a été
et notamment l'avis du Conseil général des Ponts et
(troisième section) du 7 décembre 1881;
seil d'État entendu,
:
. — Sont approuvées les dépenses à faire par la compa-
chemins de fer de l'Ouest pour l'acquisition de cinq
locomotives-tenders et de cent fourgons, conformément
estimatif présenté par elle le 24 septembre 1881 et mon-
000 francs.

Ces dépenses seront imputées sur le compte de 124 millions de francs ouvert, conformément aux conventions ci-dessus visées, pour travaux complémentaires de premier établissement de l'ancien et du nouveau réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront reconnues devoir être portées audit compte.

. . . . . .

(N° 405)

[20 mars 1882.]

Décret qui modifie celui du 24 novembre 1880 portant organisation du Comité consultatif des chemins de fer.

Le Président de la République française,

Vu l'article 2 du décret du 24 novembre 1880 (*), aux termes duquel le Comité consultatif des chemins de fer comprend deux représentants du Ministère de l'Agriculture et du Commerce et, comme membres de droit appartenant au Ministère des Travaux Publics :

Le directeur général des chemins de fer,

Le directeur de l'exploitation des chemins de fer,

Le directeur des routes et de la navigation,

Le directeur du cabinet et du secrétariat ;

Vu les modifications apportées à l'organisation de l'Administration de l'Agriculture et du Commerce et de l'Administration centrale du Ministère des Travaux Publics ;

Sur le rapport du Ministre des Travaux Publics,

Décrète :

Art. 1er. — Le Ministère de l'Agriculture et le Ministère du Commerce auront chacun un représentant dans le Comité consultatif des chemins de fer.

Sont membres de droit de ce comité :

Le directeur des chemins de fer au Ministère des Travaux Publics;

Le directeur des routes, de la navigation et des mines au Ministère des Travaux Publics ;

Le directeur du personnel et du secrétariat au Ministère des Travaux Publics ;

(*) *Annales* 1881, p. 494.

: la division de l'exploitation des chemins de fer au
: Travaux Publics.
Deux auditeurs au Conseil d'État sont adjoints au Co-
atif des chemins de fer ; ils rempliront les fonctions
r pour les affaires de minime importance, avec voix

nommés par arrêté ministériel.

. . . . . .

(N° 406)

[20 mars 1882.]

t règlement d'administration publique pour l'exécution
lu 11 juin 1880, relative aux chemins de fer d'intérêt
r tramways.

ent de la République française,
port du Ministre des Travaux Publics ;
lu 11 juin 1880 (*), relative aux chemins de fer d'in-
aux tramways, et notamment l'article 16, ainsi conçu :
ment d'administration publique déterminera :
ustifications à fournir par les concessionnaires pour
recettes et les dépenses annuelles ;
onditions dans lesquelles seront fixés, en exécution
nte loi, le chiffre de la subvention due par l'État, le
nt ou les communes, et, lorsqu'il y aura lieu, la part
l'État, au département, aux communes ou aux inté-
tre de remboursement de leurs avances, sur le pro-
l'exploitation ; »
u Conseil général des Ponts et Chaussées en date du
11 et les lettres du Ministre des Finances en date des
24 décembre 1881 ;
d'État entendu,

- Le capital de premier établissement qui doit servir
l'application des articles 13 et 36 de la loi susvisée
les conditions ci-après et dans les limites du maxi-
par les actes de concession, à moins qu'il n'ait été fixé
une stipulation expresse.

1880, p. 670.

outes les sommes que le concessionnaire
ans un but d'utilité, pour l'exécution des
proprement dits, l'achat du matériel fixe
hèvement de la ligne après sa mise en
n du capital-actions, l'émission des obli-
apitaux engagés pendant la période assi-
r l'acte de concession ou jusqu'à la mise
ieu avant le délai fixé. Il peut être aug-
suffisances de recettes résultant de l'ex-
tions qui seraient ouvertes pendant ladite

à la constitution du capital-actions et à
ne sont admises en compte que jusqu'à
um spécialement stipulé dans l'acte de

tionnaire de chemin de fer d'intérêt local
nné doit remettre au Préfet du départe-
atre mois à partir du jour de la mise en exploitation de la ligne entière, le compte détaillé des dépenses de premier établissement qu'il a faites jusqu'à ce jour.

Il présente, avant le 31 mars de chaque année, un compte supplémentaire de celles qu'il peut être autorisé à ne faire qu'après la mise en exploitation pour le parachèvement de la ligne ; mais, en tout cas, le compte de premier établissement doit être clos quatre ans au plus tard après la mise en exploitation de la ligne entière.

Dans le cas où l'acte de concession a prévu que le capital de premier établissement pourrait être successivement augmenté, jusqu'à concurrence d'une somme déterminée, et pendant un certain délai, pour travaux complémentaires, tels que : agrandissements de gares, augmentation du matériel roulant, pose de secondes voies ou de voies de garage, le concessionnaire doit, chaque année, avant le 31 mars, présenter un compte détaillé des dépenses qu'il a ainsi faites pendant l'année précédente, en vertu d'une autorisation spéciale et préalable donnée par le Ministre des Travaux Publics, quand l'État a consenti à garantir ce capital complémentaire, et par le Préfet, dans les autres cas.

Art. 3. — Avant le 31 mars de chaque année, le concessionnaire remet au Préfet du département un compte détaillé, établi d'après ses registres, et comprenant, pour l'année précédente :

1° Les produits bruts, de toute nature, de l'exploitation ;

2° Les frais d'entretien et d'exploitation, à moins que ces frais

déterminés à forfait par l'acte de conces
.eur.
ıte d'entretien et d'exploitation ne peu
ɔense d'établissement ni aucune dépense
ıatériel roulant.
— Le Ministre des Travaux Publics dét
'avis du Ministre des Finances, les justif
naire doit produire à l'appui de ces diffé
éveloppements par article sont présen
ıodèles arrêtés par lui.
- Les comptes ainsi produits par le c
s à l'examen d'une commission instituée
x Publics et composée ainsi qu'il suit :
t ou le secrétaire général délégué, *présid*
bre du conseil général du département,
si la concession émane d'une commune
r le conseil auquel il appartient ;
ıieur de Ponts et Chaussées ou des Min
des Travaux Publics ;
ionnaire de l'Administration des Financ
des Finances.
nission désigne elle-même son secrétai
de son sein, il n'a que voix consultative.
dent a voix prépondérante en cas de par
cas où la ligne s'étend sur plusieurs dépa
ıe commission spéciale pour chaque dé
ns peuvent se réunir et délibérer en com
été faite conjointement par les conseils g
nts, par application des articles 89 et
71 ; la présidence appartient au Préfet d
ıe traverse dans la plus grande longueur
— Le concessionnaire est tenu de représ
es comptables, correspondances et tou
la commission juge nécessaires à la

mission peut se transporter, au besoin,
s délégués, soit au siège de l'entrepri
tions ou bureaux de la ligne.
— La commission adresse son rapport, a
ces justificatives, au Ministre des Trav
ne après les avoir communiqués au

Si cet examen ne révèle pas de difficultés, ou si les modifications jugées nécessaires sont acceptées par le Ministre des Finances, le département, les communes et le concessionnaire, le Ministre des Travaux Publics arrête définitivement le capital de premier établissement qui doit servir de base pour l'application des articles 13 et 36 de la loi du 11 juin 1880.

Il est procédé de la même manière pour arrêter annuellement le chiffre de la subvention due par l'État, le département ou les communes, et, lorsqu'il y a lieu, la part revenant à l'État, au département, aux communes ou aux intéressés, à titre de remboursement de leurs avances, sur le produit net de l'exploitation.

Art. 8. — Lorsqu'il n'y a pas accord entre l'État, le département ou la commune et le concessionnaire, les comptes sont soumis, avec toutes les pièces à l'appui, à une commission supérieure instituée par le Ministre des Travaux Publics, et composée d'un conseiller d'État, président, et de six membres, dont trois au choix du Ministre des Finances.

Un ou plusieurs secrétaires sont attachés à la commission par arrêté du Ministre des Travaux publics; ils ont voix délibérative dans les affaires dont ils sont rapporteurs.

Le président a voix prépondérante en cas de partage.

La commission adresse son rapport au Ministre des Travaux Publics, qui statue après avoir pris l'avis du Ministre des Finances, sauf recours au Conseil d'État par la voie contentieuse.

Art. 9. — En présentant son compte annuel, le concessionnaire peut demander une avance sur la somme qui lui sera due à titre de subvention.

Le montant de l'avance est déterminé par le Ministre des Travaux Publics, sur le rapport de la commission locale, après communication au Ministre des Finances.

Dans le cas où le règlement définitif des comptes de l'exercice ferait reconnaître que cette avance a été trop considérable, le concessionnaire devra rembourser immédiatement l'excédent au Trésor, au département ou à la commune, avec les intérêts à 4 p. 100 par an.

Art. 10. — La comptabilité de tout cessionnaire subventionné est soumise à la vérification de l'inspection générale des finances, qui a, pour l'accomplissement de cette mission, tous les droits dévolus aux commissions de contrôle par l'article 6 du présent décret.

Art. 11. — Dans le cas où l'État n'a pris aucun engagement et où l'entreprise de chemin de fer ou de tramway est subventionnée

par un département ou par une commune, il est pro-
men et au règlement des comptes dans les mêmes
is les attributions conférées au Ministre des Travaux
les articles 4, 5, 7 et 9 sont exercées par le Préfet,
oit besoin de consulter le Ministre des Finances.
ne des parties conteste le compte arrêté par le Préfet,
st applicable.
— Si la subvention est donnée par le département ou la
en capital, en terrains, en travaux, ou sous toute autre
celle d'annuités, elle est évaluée et transformée en
taux de 4 p. 100, pour l'application des articles 13 et 36
x termes desquels l'État ne peut subvenir pour partie
sances annuelles qu'à la condition qu'une partie au
valente sera payée par le département ou la commune.
— La subvention à allouer pour l'année de la mise en
de la ligne sera calculée, d'après les bases indiquées
ticles 13 et 36 de la loi susvisée, au prorata du temps
uis le jour de l'ouverture de la ligne jusqu'au 31 dé-
vant.
— Chaque loi ou décret par lequel l'État s'engage à
ner un chemin de fer d'intérêt local ou un tramway,
imum de la charge annuelle qui peut résulter pour le
l'application des articles 13 ou 36 de la loi susvisée, de
ne le montant réuni de ces maxima ne dépasse, en
la somme de 400 000 francs fixée par l'article 14 pour
des lignes situées dans un même département.
— Le Ministre des Travaux Publics et le Ministre des
ont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécu-
sent décret.

(N° 407)

[23 mars 1882.

*approuve divers travaux à exécuter par la Compagnie
mins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne.*

dent de la République française,

. . . . . .

ojet présenté et la demande faite par la compagnie des
s fer du Midi à l'effet d'obtenir que des travaux projetés

a modification des voies et du mode d'alimentation de la gare de Castelnaudary (ligne de Bordeaux à Cette) soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations desdites conventions, et notamment de l'article 9 de la convention du 4 décembre 1875;

Vu les pièces de l'instruction à laquelle ledit projet a été soumis, et notamment les avis du Conseil général des Ponts et Chaussées des 17 février 1877 et 7 janvier 1882;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, conformément au projet suivant :

LIGNE DE BORDEAUX A CETTE.

Projet de modification de voies et du mode d'alimentation de la gare de Castelnaudary, présenté le 18 décembre 1876, avec un détail estimatif montant à. 156 397f,5c

Les dépenses faites pour l'exécution de ce projet seront imputées sur le compte de 57 millions de francs ouvert, conformément à l'article 9 de la convention du 14 décembre 1875, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . . . .

(N° 408)

[31 mars 1882].

Décret portant nomination des membres de la Commission chargée de préparer le travail de revision du décret du 31 mai 1862, sur la comptabilité publique, et des règlements ministériels à l'appui.

Le Président de la République française,

Vu le décret du 31 janvier 1878, créant une Commission chargée de la revision du décret du 31 mai 1862 (*), sur la comptabilité publique ;

Vu les décrets des 18 novembre 1879, 15 décembre 1879, 25 fé-

(*) *Annales* 1862, p. 284.

vrier 1880, 26 avril 1880, 28 octobre 1880, 15 dé
9 avril 1881 et 18 mai 1881, qui ont modifié la con
Commission précitée;

Sur le rapport du Ministre des Finances,

Décrète :

Art. 1er. — La Commission chargée de préparer
revision du décret du 31 mai 1862, sur la comptab
et des règlements ministériels à l'appui, est compo
suit :

MM. *de Roussy*, conseiller d'État, directeur généra
tabilité publique au Ministère des Finances,
Briatte, conseiller maître à la Cour des compt
Adenis de la Rozerie, conseiller référendaire
classe à la Cour des comptes;
Pichault de la Martinière, conseiller référen
mière classe à la Cour des comptes;
Féron, conseiller référendaire de deuxième cl
des comptes;
Marques dit Braga, maître des requêtes au Co
Harmand, inspecteur général des finances;
Durier, chef de la division de la comptabilité e
au Ministère de la Justice;
De Taillandier, comptable général des servic
Brédif, chef de la division de la comptabilité
des Affaires étrangères;
Gilbert le Guay, conseiller d'État, directeur
tration départementale et communale au
l'Intérieur;
Rousseau, directeur du secrétariat et de la c
Ministère de l'Intérieur;
Pallain, directeur du contentieux, de l'inspec
de la statistique, de l'ordonnancement et de
Administrations financières au Ministère des
Gay, directeur du mouvement général des fo
tère des Finances;
Thiboust, directeur de la dette inscrite au
Finances;
Couder, directeur adjoint de la comptabilité
Ministère des Finances;
Chazal, caissier-payeur central du Trésor publ
De Marcillac, payeur central de la dette publiq

Lecler, conseiller d'État, directeur général de l'enregistrement, des domaines et du timbre ;

Ruau, directeur général des monnaies et médailles ;

Dufrayer, conseiller d'État, directeur général des caisses d'amortissement et des dépôts et consignations ;

Bergon, directeur du matériel et de la construction au Ministère des Postes et des Télégraphes ;

De Panafieu, directeur du contrôle et de la comptabilité au Ministère de la Guerre ;

Fournier, commissaire général de la marine, conseiller d'État, directeur de la comptabilité générale au Ministère de la Marine et des Colonies ;

Langlois de Neuville, directeur honoraire, chargé des fonctions de directeur de la comptabilité générale de l'instruction publique et des beaux-arts ;

Boyetet de Bagnaux, conseiller d'État, directeur du secrétariat et de la comptabilité au Ministère du Commerce ;

Tisserand, conseiller d'État, directeur de l'agriculture, chargé de diriger le service du secrétariat et de la comptabilité au Ministère de l'Agriculture ;

Boyer, directeur de la comptabilité au Ministère des Travaux Publics ;

Lanjalley, chef de bureau à la direction générale de la comptabilité publique, *secrétaire*, avec voix consultative ;

Thiboust, sous-chef de bureau à la Caisse des dépôts et consignations, *secrétaire adjoint*.

Sont mis à la disposition de la Commission :

MM. *de la Quesnerie*, chef de bureau adjoint au Ministère des Finances ;

Lançon, licencié en droit.

. . . . . .

(N° 409)

[3 avril 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

. . . . . .

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie

emins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour que travaux à exécuter sur son ancien réseau soient approuvés ecret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipu- des conventions, et notamment de l'article 8 de la convention illet 1875 ;

es rapports de l'Inspecteur général et des Ingénieurs chargés trôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et les Conseil général des Ponts et Chaussées des 4, 11, 18 et 25 1882 ;

Conseil d'État entendu,

rête :

1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à iterranée, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE LYON A AVIGNON.

d'allongement de la voie 3 à la gare de Portes, présenté le 25 no- re 1881, avec un détail estimatif montant à. 23 000f,00

LIGNE D'AVIGNON A MARSEILLE.

e construction de nouvelles voies de formation de trains gare de Miramas, présenté le 25 décembre 1881, avec un estimatif montant à. 47 000 00

LIGNE DE GRAY A AUXONNE.

l'amélioration des installations de la gare de Talmay, té le 15 décembre 1881, avec un détail estimatif mon- 15 000 00

LIGNE DE MORET A ROANNE

installation du télégraphe *Tyer* entre le point 315k,200 gare de Saint-Germain des Fossés inclusivement, présenté août 1881, avec un détail estimatif montant à. 17 000 00

LIGNE DE MOULINS A MONTCHANIN.

construction de la gare définitive de Palinges, présenté novembre 1881, avec un détail estimatif montant à. . . 65 000 00

LIGNE DE GIVORS A LA VOULTE.

construction d'un bâtiment pour chaufferie des bouillottes pisterie, à la gare de Peyrand, présenté le 15 octobre avec un détail estimatif montant à 3 500 00

LIGNE DE TARASCON A CETTE.

Projet d'allongement du bâtiment de la lampisterie et de construction d'un pavillon de lieux d'aisances à la gare de Cette, présenté le 22 novembre 1881, avec un détail estimatif mon-

. . 12 500 00

. . 185 000f,00

projets seront
ouvert, confor-
illet 1875, pour
u'à concurrence
es devoir être

. . . . . .

ancien réseau de
st.

Le Président de la République française,

. . . . . .

présenté et la demande faite par la compagnie des
de l'Est, à l'effet d'obtenir que les travaux complé-
écuter sur son ancien réseau pour l'agrandissement
la Ferté-sous-Jouarre (ligne de Paris à Avricourt)
és par décret délibéré en Conseil d'État, conformé-
ulations des conventions, et notamment de l'ar-
onvention du 11 juillet 1868;
s de l'instruction à laquelle le projet précité a été
mment l'avis du Conseil général des Ponts et Chaus-
embre 1881;
n donnée, le 16 janvier 1882, à l'exécution dudit
inistre de la Guerre;
s travaux publics, de l'agriculture et du commerce
at entendue,

Sont approuvés les travaux à exécuter sur l'ancien

réseau de la compagnie des chemins de fer de l'Est, conformément au projet suivant :

LIGNE DE PARIS A AVRICOURT.

Projet d'agrandissement de la gare de la Ferté-sous-Jouarre, présenté le 17 juin 1881, avec un détail estimatif montant à. 224 000f,00

Les dépenses faites pour l'exécution de ce projet seront imputées sur le compte de 40 millions de francs ouvert, conformément à l'article 10 de la convention du 11 juillet 1868, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront reconnues devoir être définitivement portées audit compte.

. . . . . .

(N° 411)

[3 avril 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la Compagnie du Chemin de fer du Nord.

Le Président de la République française,

. . . . . .

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie du chemin de fer du Nord pour que divers travaux à exécuter sur son ancien réseau soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 9 de la convention du 22 mai 1869 et de l'article 10 de la convention du 30 décembre 1875 ;

Vu les rapports de l'Inspecteur général et des Ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord, et les avis du Conseil général des Ponts et Chaussées des 11, 13 et 18 janvier et 1er février 1882 ;

La section des travaux publics, de l'agriculture et du commerce du Conseil d'État entendue,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien réseau par la compagnie du chemin de fer du Nord, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A LA FRONTIÈRE PAR LILLE ET VALENCIENNES.

Projet de travaux divers à exécuter à la gare de la Chapelle, tels que : installation de trois appareils de levage pour la manutention des colis, établissement de trois nouveaux cabestans pour la manutention des wagons, construction d'un nouvel atelier pour les essais de résistance des matériaux, et agrandissement de l'atelier de photographie, présenté le 31 août 1881, avec un détail estimatif montant à. 51 856f,00

et d'agrandissement des installations de la station de Boves, présenté le 31 juillet 1881, avec un détail estimatif montant à. 51 520 00

et de pose de nouvelles voies au garage de la Bleuze-Borne, présenté le 31 août 1881, avec un détail estimatif montant à. 190 400 00

LIGNE DE CREIL A SAINT-QUENTIN ET DE SAINT-QUENTIN A ERQUELINES.

et d'installation du *bloc-system* entre la bifurcation de Nogent-les-Vierges et la gare de Jeumont, présenté le 31 juillet 1881, avec un détail estimatif montant à. 624 960 00

LIGNE DE CREIL A SAINT-QUENTIN.

l'allongement de la voie du treuil à la gare de Noyon, présenté le 31 août 1881, avec un détail estimatif montant à. 918 00

LIGNE DE BUSIGNY A SOMAIN.

l'installation de poupées de renvoi à la gare de Cambrai, présenté le 31 août 1881, avec un détail estimatif montant à. 8 400 00

LIGNE DES HOUILLÈRES DU PAS-DE-CALAIS.

de pose de deux voies de garage et de modification des embranchements des houillères de Ferfay et d'Auchy-au-Bois à la station de Lilliers, présenté le 31 août 1881, avec un détail estimatif montant à. 44 464 00

TOTAL. 972 518f,00

dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte de 200 millions de francs ouvert, conformément aux articles 9 de la convention du 22 mai 1869 et de la convention du 30 décembre 1875, pour travaux complémentaires du ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . . . .

(N° 412)

[3 avril 1882.]

ve divers travaux à exécuter sur l'ar
'ompagnie du Chemin de fer du Noro

e la République française,

. . . . . .

présentés et demandes faites par
du Nord pour que divers travaux à
ı soient approuvés par décret délib
nent aux stipulations des conventi
) de la convention du 22 mai 1869 e
du 30 décembre 1875;
de l'Inspecteur général et des Ingé
exploitation du réseau de la compag
et les avis du Conseil général
ıvril 1881 et 4 et 11 janvier 1882;
at entendu,

t approuvés les travaux à exécuter
ıpagnie du chemin de fer du Nord,
nts :

S A LA FRONTIÈRE PAR LILLE ET VA
d'un magasin pour les imprimés du serv
présenté le 31 août 1881, avec un déta

. . . . . .

t de nouvelles prises d'eau pour pompes à
emise des voitures du Landy, à la gare d
ıs, présenté le 31 août 1881, avec un détail

. . . . . .

ers à exécuter à la même gare, tels que
ies pour le service des visiteurs, pose d'une
installations de quatre nouvelles grues
onstruction d'un abri pour la machine à
résenté le 31 juillet 1881, avec un détail

. . . . . .

'une table à combustible à la gare de Fives,
t 1881, avec un détail estimatif arrêté à. .
d'une voie en impasse et de pose d'une

LIGNE DE LILLE A TOURNAI.

Projet de construction d'une buanderie pour l'inspecteur des douanes, à la station de Boisieux, présenté le 31 août 1881, avec un détail estimatif montant à.	806f,00
TOTAL..	167 384f,00

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte de 200 millions de francs ouvert, conformément aux articles 9 de la convention du 22 mai 1869 et 10 de la convention du 30 décembre 1875, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . . . .

(N° 413)

[14 avril 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter par la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest.

Le Président de la République française,

. . . . . .

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest pour que divers travaux à exécuter sur des lignes de son ancien et de son nouveau réseau soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 6 de la convention du 31 décembre 1875;

Vu les pièces de l'instruction à laquelle chacun des projets a été soumis, et notamment les avis du Conseil général des Ponts et Chaussées des 30 novembre, 7 et 14 décembre 1881;

Vu le décret du 24 janvier 1881 (*), approuvant notamment le projet d'installation du *block-system* entre Colombes et Mantes (ligne de Paris à Rouen) et autorisant l'imputation de la dépense, montant à 80 600 francs, sur le compte complémentaire de 124 millions;

La section des travaux publics, de l'agriculture et du commerce du Conseil d'État entendue,

Décrète :

(*) *Annales* 1881, p. 614.

s les travaux à exécuter sur son
la compagnie des chemins de
projets suivants :

ARIS A SAINT-GERMAIN.

pour remisage de matériel roulant à la
tobre 1881, avec un détail estimatif
. 11

DE PARIS A ROUEN.

de triage à Achères, présenté
l estimatif montant à. 3 000
em entre Colombes et Mantes,
un détail estimatif arrêté à. . 89

OUEN ET DE ROUEN AU HAVRE.

em entre Mantes et Malaunay,
n détail estimatif arrêté à. . . 309

E ROUEN AU HAVRE.

nents destinés au service des
présenté le 17 octobre 1881,
t à. 35

EUZEVILLE A FÉCAMP.

un hangar à marchandises et
gare de Fécamp, présenté le
il estimatif arrêté à. 23

: MÉZIDON AU MANS.

bâtiment des voyageurs à la
présenté le 17 octobre 1881,
t à. 9

ERSAILLES A RENNES.

ements du buffet à la gare de
bre 1881, avec un détail esti-
. 15
ent affecté aux chaudières de
alerie souterraine destinée à

recevoir l'arbre de transmission, à la gare de Rennes, présenté le 17 octobre 1881, avec un détail estimatif montant à . . .	22 400f,00
TOTAL.	3 514 500f,00

Les dépenses faites pour l'exécution de ces travaux seront imputées sur le compte de 124 millions de francs ouvert, conformément aux conventions ci-dessus visées, pour travaux complémentaires de premier établissement de l'ancien et du nouveau réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront reconnues devoir être portées audit compte.

Art. 2. — Est rapporté le décret du 24 janvier 1881 dans celles de ses dispositions qui approuvent le projet d'installation du *block-system* entre Colombes et Mantes (ligne de Paris à Rouen), avec un détail estimatif montant à 80 600 francs et portant que ladite dépense devra être imputée au compte complémentaire de premier établissement.

. . . . . .

(N° 414)

[14 avril 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter par la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest.

Le Président de la République française,

. . . . . .

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest pour que divers travaux à exécuter sur des lignes de son ancien et de son nouveau réseau soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 6 de la convention du 31 décembre 1875;

Vu les pièces de l'instruction à laquelle chacun de ces projets a été soumis, et notamment les avis du Conseil général des Ponts et Chaussées des 4, 11 et 25 janvier 1882;

La section des travaux publics, de l'agriculture et du commerce du Conseil d'État entendue,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien et son nouveau réseau par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, conformément aux projets suivants :

IS A VERSAILLES (R. G.).

des bagages au départ et des messageries à
nasse, présenté le 1er décembre 1881, avec un
. . . . . 33 545f,00

NTIVY A SAINT-BRIEUC.

r à marchandises à la gare de
14 novembre 1881, avec un
. . . . . 8 000 00

E PARIS A ROUEN.

sement du bâtiment des voya-
e, présenté le 18 octobre 1881,
. . . . . 4 600
entaires pour le dépôt des
hères, présenté le 5 août 1881,
t à. 465 000 00
r de la gare et du port sec de
1881, avec un détail estimatif
. . . . . 4 300 00
s à exécuter dans la gare et
té le 19 août 1881, avec un
. . . . . 299 540 00
TAL. 814 985f,00

l'exécution de ces travaux seront im-
millions de francs ouvert, conformé-
ssus visées, pour travaux complémen-
ent de l'ancien et du nouveau réseau,
ommes qui seront reconnues devoir

. . . . . .

N° 415)

4 avril 1882.]

Décret qui approuve la dépense à faire par la Compagnie des Chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne pour la construction d'un siphon parallèle au pont-aqueduc de l'Hers.

de la République française,

. . . . . .

e présentée par la compagnie des chemins de fer d'obtenir l'autorisation d'imputer au compte com- premier établissement de son ancien réseau, con- stipulations des conventions, et notamment de convention du 14 décembre 1875, la dépense de nte aux travaux exécutés pour la construction d'un au pont-aqueduc de l'Hers (canal latéral);

de la commission de vérification des comptes de es chemins de fer du Midi et du canal latéral à la règlement de la garantie d'intérêt pour l'année ministériels des 28 juillet 1879 et 30 juillet 1881, ngénieurs du contrôle des 20 et 24 janvier 1882; s travaux publics, de l'agriculture et du commerce t entendue,

st approuvée la dépense de 32 156f,54 faites par la chemins de fer du Midi et du canal latéral à la construction d'un siphon parallèle au pont-aqueduc latéral). . . . . .

sera imputée sur le compte de 57 millions de francs ément à l'article 9 de la convention du 14 décembre aux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à es sommes qui seront définitivement reconnues tées audit compte.

. . . . . .

(N° 416)

[14 avril 1882.]

ouve divers travaux à exécuter par la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest.

de la République française,

. . . . . .

s présentés et demandes faites par la compagnie fer de l'Ouest, pour que divers travaux à exécuter de son ancien et de son nouveau réseau soient décret délibéré en Conseil d'État, conformément

CRETS.

ıs, et notamment
875 ;
à laquelle chacun
vis du Conseil géné
e 1881 ;
s, de l'agriculture

travaux à exécuter
de fer de l'Ouest

A SAINT-GERMAIN.

à combustible, en ma
détail estimatif arrêté à
s de l'asile et de la crèch
a gare des Batignolles
vec un détail estimat
. . . . . .
eliers pour la réparati
olles, présenté le 13 m
it à, ...

RIS A ROUEN.

pour le service des ma
résenté le 16 août 1881
. . . . . .

CAEN A FLERS.

voie pour le service d
es-Harcourt, présenté
if montant à. . . . .

AILLES A RENNES.

ur dortoir, chauffoir, et
d'un nouveau bâtime
de la traction, la lamp
Mans, présenté le 8 juil
5 à. . . . . .

LIGNE DU MANS A ANGERS.

ment du bureau de la petite vitesse et d'in- grue de 6 tonnes à la gare de Sablé, pré- 1881, avec un détail estimatif montant à. .	5 880f,00
TOTAL.	741 730f,00

faites pour l'exécution de ces travaux seront im- mpte de 124 millions de francs ouvert, conformé- ntions ci-dessus visées, pour travaux complémen- r établissement de l'ancien et du nouveau réseau, ence des sommes qui seront reconnues devoir être mpte.

. . . . . .

(N° 417)

[14 avril 1882.]

prouve l'établissement d'une gare de marchandises y, sur la ligne de Paris à Saint-Germain.

de la République française,

. . . . . .

t présenté et demande faite par la compagnie des de l'Ouest pour que les travaux complémentaires à n ancien et son nouveau réseau pour l'établisse- e à marchandises à Clichy (ligne de Paris à Saint- t approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, aux stipulations des conventions, et notamment de convention du 31 décembre 1875 ;

de l'instruction à laquelle ce projet a été soumis, es offres de concours de l'État, du département et de Clichy et de Levallois-Perret ;

1 Conseil général des Ponts et Chaussées des 5 mai 881 ;

du Ministre de la Guerre en date du 17 janvier

s travaux publics, de l'agriculture et du commerce at entendue,

ıux conventions ci-dessus visées,
le premier établissement de l'an-
ı'à concurrence des sommes qui
·tées audit compte.

---

419)

il 1882.]

à faire par la Compagnie des Che-
al latéral à la Garonne pour l'exé-
ıre de Bordeaux-Saint-Jean.

française,

. . . . . .

novembre 1881, par la compagnie
fet d'obtenir que la dépense à faire
de chaudronnerie et l'exécution
ɔrdeaux-Saint-Jean soit approuvée
l'État, conformément aux stipula-
nent des articles 8 et 9 de la con-

r général et des Ingénieurs char-
des chemins de fer du Midi, et
ts et Chaussées du 25 janvier 1882;
du Conseil d'État entendue,

: dépense à faire par la compagnie
u Canal latéral à la Garonne, con-
ment d'un atelier de chaudronne-
vers à la gare de Bordeaux-Saint-
881, avec un détail estimatif, mon-

· le compte de 57 millions de francs
ention du 14 décembre 1875 pour
cien réseau, et sur le compte de
l'article 8 de la même convention
du nouveau réseau, jusqu'à con-
t respectivement admises à chacun
·épartitions annuelles des dépenses
ıns de la gare de Bordeaux.

. . . . . .

(N° 420)

[20 avril 1882.]

Décret qui approuve les travaux à exécuter par la Compagn Chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne l'établissement de la seconde voie entre Séverac-le-Château et M

Le Président de la République française,

. . . . . .

Vu la demande faite par la compagnie des chemins de Midi à l'effet d'obtenir que les travaux d'établissement de la se voie sur la partie de la ligne de Rodez à Millau comprise Séverac-le-Château et Millau soient approuvés par décret dé en Conseil d'État, conformément aux dispositions de l'articl la convention du 14 décembre 1875;

Vu les pièces de l'instruction à laquelle ce projet a été s et notamment les avis du Conseil général des Ponts et Cha des 13 juin 1872 et 18 janvier 1882;

La section des travaux publics, de l'agriculture et du com du Conseil d'État entendue,

Décrète :

Art. 1er. Sont approuvées les dépenses faites et à faire agnie des chemins de fer du Midi et du canal latér ne pour l'établissement de la seconde voie entre Séve au et Millau (ligne de Rodez à Millau), conformément au atif présenté le 11 juin 1881 et montant à 1 504 391 fra dépenses faites pour l'exécution de ces travaux sero s sur le compte de 60 millions de francs ouvert, coni à l'article 8 de la convention du 14 décembre 1875, p de secondes voies ou de voies de garage sur les ligr eau réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seron ment reconnues devoir être portées audit compte.

. . . . . .

(N° 421)

[20 avril 1882.]

Décret qui approuve les travaux à exécuter par la Compagn Chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne

Sur le rapport du Ministre des Travaux P

Vu la loi du 2 août 1880 (*), relative à l
concession de divers chemins de fer en .
l'article 2 de ladite loi prononçant l'incorp
le réseau d'intérêt général des deux lignes
Maison-Carrée à l'Alma et de l'Alma à la M
que les conditions de la substitution de l
d'Alger seront réglées par un décret rendu

Vu les décrets des 20 décembre 1877 (**) et
déclarant d'utilité publique l'établissement d
térêt local susdésignés, et approuvant les c
31 août 1877, entre le Préfet du departeme
Pierre-François-Henri Joret, pour la constr
desdits chemins; ensemble les cahiers d
conventions y annexés;

Vu la délibération du Conseil général du
en date du 28 avril 1881;

Vu le décret du 26 août 1881 (***), relatif
nistrative de l'Algérie;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — A partir du 2 août 1880, l'État
et simplement dans les droits et obligations
département d'Alger, des conventions su
mins de fer de la Maison-Carrée à l'Alma

le département est, en conséquence, dé
térêt pour le temps qui s'est écoulé dep
En outre, et par application des articles
ssus visés, l'État remboursera au departe
rait versées et celles qu'il serait tenu de ve
térêt en exécution des conventions préc

(*-**) *Annales.*
(***-****) *Annales.*

U CONSEIL D'E

N° 423)

[13 avril 1881.]

ntaux. — Honoraires d
— (Sieur Amé contr
de département: trait
es; dérogation pour un
été dressés, mais non e
bli dans l'avis du Co
7III (*). — *Le gérant d*
es du jour où il les a
ndés? Résolu dans le

ieur Amé... tendant à
du 12 octobre 1877, l
bihan a rejeté sa récl
e 8 564f,12 à titre d'l
ivers projets d'édifices
ances représentant, av
r le requérant pour le

n ce qui concerne les
859, architecte du d
préparer les plans et
ure, d'un dépôt d'arcl
à Vannes et d'une fe
levant à plus d'un mil
mposé au requérant
a droit à une inde
desdits projets, soit

, Ann. 1879, p. 585.

raires proportionnels de 1 1/2 p. 100 qui lui auraient été payés aux termes de la délibération du conseil général du Morbihan en date du 26 août 1859, s'il avait fait exécuter les travaux projetés, et de plus une indemnité de 1 000 francs à raison du projet d'hôte de préfecture qui a dû être étudié en vue de cinq emplacements différents, avec les intérêts suivant la loi; en ce qui concerne les avances faites pour le compte du département, attendu : 1° que le sieur Amé, sur le refus de l'administration départementale, a dû payer le prix d'une fourniture de vases en tôle pour la prison de Ploërmel, bien que ladite fourniture ait été faite en exécution d'un devis approuvé par le Préfet le 23 mai 1861; 2° qu'il a été condamné par le juge de paix du canton est de Vannes à payer à un forgeron une somme de 11f,90, due pour rechargements d'outils auxquels a donné lieu l'exécution de travaux de déblayement à la suite d'un éboulement arrivé, en 1859, à la préfecture; condamner le département à lui rembourser lesdites sommes, avec les intérêts à dater du jour du payement, conformément à l'article 2001 du Code civil, et les frais, ensemble 220f,09, et condamner le département aux dépens;

Vu le mémoire en défense présenté pour le département du Morbihan... tendant au rejet de la requête du sieur Amé et à sa condamnation aux dépens par le motif, en ce qui concerne les honoraires proportionnels et l'indemnité réclamés, qu'aux termes de la délibération du conseil général du 26 août 1859, le traitement du sieur Amé a été fixé par un forfait; que les projets, à raison desquels il réclame une indemnité et des honoraires proportionnels, n'ont pas été utilisés par le département et qu'ils rentraient dans les fonctions ordinaires de l'architecte du département, fonctions rétribuées par un traitement fixe de 4 000 francs; en ce qui concerne le remboursement des avances : 1° que la fourniture de vases pour la prison de Ploërmel incombait à l'État et non au département; que le sieur Amé ne justifie pas que la somme qu'il a payée au forgeron pour rechargements d'outils ait été versée pour le compte du département; qu'en tout cas et subsidiairement, le sieur Amé ne peut réclamer les intérêts desdites avances qu'à partir de la demande qu'il en a faite devant le conseil de préfecture;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Vu les articles 1153 et 2001 du Code civil;

En ce qui concerne les honoraires réclamés par le sieur Amé pour l'étude de divers projets d'édifices départementaux :

Considérant qu'aux termes de l'arrêté du Préfet et de la délibé

:onseil général ci-dessus visés, le si
:omme architecte du département (
fixe de 4 000 francs, et des honoraire
, 100 pour les travaux neufs et de
ces conditions ont eu pour objet de
raison du traitement fixe qui lui était
l'architecte du département pour l
utés, mais qu'elles n'excluent pas l'all
: partie de ces remises proportionne
ıra préparé, sans les exécuter, des
:partement; qu'en vertu des usages c
elés dans un avis du conseil des bât
an VIII, les honoraires d'architecte s
ur la rédaction des plans et devis, un
travaux et un tiers pour réception et
ıé a droit, en conséquence, pour réda
de la préfecture, des archives dépa
stice et de la ferme-école de Cano, (
u tiers des honoraires à 1 1/2 p. 100;
i concerne les sommes que le sieur An
npte du département et dont il dema

ant, sur le premier point, qu'il résulte
'niture de vases en tôle a été compris
ons et de travaux à faire, à la charge
ı de Ploërmel, et que ce devis a été
5 mai 1861; que, dans ces circonstanc
à réclamer audit département le remi
97 francs, qu'il justifie avoir payée p

ant, sur le second point, que, par juge
nton Est de Vannes, en date du 27 ju
condamné à payer au sieur le Bart
11f,90 pour rechargement d'outils;
ant qu'il résulte de l'instruction que c
de travaux de déblayement effectué
o, à la préfecture de Vannes, qu'il a
ent d'outils; qu'il suit de là que le sieu
nent de la somme ci-dessus indiquée,
63;
ıtérêts :
ıi concerne les intérêts des sommes
à titre d'honoraires :

Considérant qu'aux termes de l'article 1153 du intérêts ne sont dus que du jour de la demande, e Amé n'a demandé lesdits intérêts que le 9 mars 187

En ce qui concerne les intérêts des sommes payé Amé pour le compte du département ;

Considérant que le sieur Amé ne justifie pas avo du département pour payer lesdites sommes; q n'est pas fondé à invoquer les dispositions de l'articl civil; mais que le requérant ayant demandé les 13 mars 1877, devant le conseil de préfecture, il y mément à l'article 1153 du Code civil, de les lui de cette date... (Arrêté annulé.)

Le sieur Amé a droit, pour rédaction des plans et vaux de construction non exécutés de l'hôtel de la Morbihan, des archives départementales, du palais Vannes et de la ferme-école de Cano, aux honoraire du montant des devis desdits travaux, avec les i du 9 mars 1878. Le département du Morbihan payer une somme de 108f,90, pour remboursement d'ava intérêts de ladite somme à partir du 13 mars 1877. du Morbihan condamné aux dépens. Surplus d rejeté.

(N° 424)

[13 avril 1881.]

Travaux publics.— Dommages. — Travaux communa les ingénieurs de l'État. — Responsabilité de la vi Caen contre sieur Cosnard-Desclozets.) — *La* *des travaux publics (dans l'espèce, régularisation d'un cours d'eau dans l'intérieur d'une ville) ont é les ingénieurs de l'État, sans les formalités prescrite tie des tiers, — au nom et pour le compte de la vi nature à modifier la responsabilité qui incombe à cell dommages pouvant résulter de l'exécution de ces tr*

Vu la requête... pour la ville de Caen... tendant à au Conseil annuler — un arrêté du 2 juillet 1879, conseil de préfecture du Calvados a ordonné qu'il s

une expertise dans les formes prescrites par la loi du 16 septembre 1807, sur la demande en indemnité formée par le sieur Cosnard-Desclozets pour dommages causés à ses propriétés par les travaux exécutés sur les cours d'eau des Odons par ladite ville de Caen; — Ce faisant, mettre la ville requérante hors de cause, subsidiairement rejeter immédiatement la demande du sieur Cosnard-Desclozets avec toutes conséquences de droit et dépens;

Vu la requête... pour la ville de Caen... contre un arrêté du 2 juillet 1879, par lequel le conseil de préfecture du Calvados, dans la même instance, a rejeté les conclusions de la ville de Caen tendant à faire mettre l'État en cause et décider que l'État sera déclaré seul responsable des dommages que les travaux exécutés sur le cours d'eau des Odons ont pu causer au sieur Cosnard-Desclozets; — Ce faisant, attendu que, par le fait de l'Administration, les travaux dont il s'agit ont été exécutés irrégulièrement et sans l'accomplissement des formes prescrites par la loi; qu'aucune responsabilité de cette exécution ne peut être mis à la charge de la ville, mais que la responsabilité doit retomber tout entière sur l'État à raison de la faute de ses agents; mettre l'État en cause; dire que lui seul est responsable des dommages qu'ont pu causer les travaux relatés plus haut;

Vu...;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807;

Considérant qu'il y a lieu de joindre les deux requêtes ci-dessus visées de la ville de Caen pour y être statué par une seule décision;

En ce qui touche l'arrêté qui a prescrit une expertise sur la demande en indemnité du sieur Cosnard-Desclozets :

Considérant que la ville de Caen ne produit, à l'appui de ses conclusions tendant à faire rejeter sans expertise la demande en indemnité du sieur Cosnard-Desclozets, aucun commencement de justification;

En ce qui touche l'arrêté qui a rejeté les conclusions de la ville de Caen tendant à la mise en cause de l'État dans ladite instance en indemnité :

Considérant que la demande en indemnité du sieur Cosnard-Desclozets tendait à obtenir la réparation des dommages qui auraient été causés à ses propriétés par les travaux de régularisation et redressement des cours des deux Odons; que ces travaux d'utilité purement locale ont été exécutés en vertu d'un arrêté d'autorisation de Préfet de la ville de Caen dûment représentée et dans les formes prescrites pour les marchés de travaux publics communaux; qu'ils ont été reçus et payés par la ville dans les même

formes et sans contestation de la part de celle-ci ; que dès lors la ville de Caen était seule responsable des dommages qui pouvaient résulter de l'exécution desdits travaux ;

Considérant, d'autre part, que, si les formalités prescrites pour la garantie des tiers dans les travaux de redressement et d'élargissement des cours d'eau ont été omises, et si, à raison de cette omission, les propriétaires riverains, qui avaient été appelés à contribuer à la dépense desdits travaux pour une part proportionnelle à leur intérêt, ont obtenu la décharge des sommes qui leur avaient été imposées à ce titre, cette circonstance n'était pas de nature à faire encourir à l'État une responsabilité envers la ville de Caen pour des travaux auxquels il était demeuré étranger, et que, par suite, la ville n'est pas fondée à s'en prévaloir pour demander que l'État soit condamné à supporter à sa place la responsabilité des dommages que les travaux ci-dessus relatés ont pu causer, dans l'espèce, aux propriétés du sieur Cosnard-Desclozets... (Rejet.)

(N° 425)

[13 avril 1881.]

ux publics. — Dommage. — Chemin de fer. — (Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée contre le sieur Gounin.) — *Annulation n arrêté du conseil de préfecture dans la disposition par laquelle i alloué à un particulier, dont la propriété borde une voie ferrée istruite sur l'emplacement d'une rue, une indemnité pour réparations à faire dans l'avenir, à raison d'un dommage qui a cessé dont le retour n'est qu'éventuel, pouvant résulter de l'ébranlement produit par les trains* (*). — *Appréciation de l'indemnité due sr dégradations causées à la maison et pour difficultés d'accès. Intérêts du jour de la demande.*

la requête pour la compagnie des chemins de fer de Paris à et à la Méditerranée... tendant à ce qu'il plaise au Conseil ler — un arrêté, du 8 juin 1878, par lequel le conseil de cture du Gard l'a condamnée à payer au sieur Gounin, pro-

---

Voir, sur le dommage résultant de l'ébranlement causé par le passage des table générale du *Recueil des arrêts du Conseil d'État*, 1859-1874, t. II, p. 658 ; v° *Sur les dommages éventuels* t. II. p. 662.

indemnité de 3
. faire aux murs
ains, 1 000 franc
s, 500 francs ; 5
1 sol et de la di
tions urgentes
nné acte au si
t obligé de recul
rescrite par la l
est pas justifié
été causées o
s, qu'en tout c
demnité alloué
dommage futu
également un f
mpagnie n'ont p
urs accès et ne l
onner droit à i
pas à donner ac
n, condamner l
xpertise et de ti
du sieur Goun
par les motifs
passage des
le conseil de
tions à faire à
entretien des ri
certaine d'un
t; que, si les ou
été bouchées,
nt de trottoirs e
voie de recour
francs, avec i
fait une appré
concerne l'hu
haussement du
l'aqueduc établ
cuté le long de
VIII et celle du
il ;
ompagnie des
nt à faire suppr

5 300 francs allouée au sieur Gounin, et sur le rec
sieur Gounin, tendant à faire porter cette indemnité

Considérant qu'il résulte de l'instruction que
l'établissement de la voie ferrée entre les bâtimen
nin, le passage des trains a déterminé ou aggravé
dans les murs desdits bâtiments, tout mouvement
ment arrêté, et qu'ainsi c'est à tort que le conseil
alloué en l'état au sieur Gounin une indemnité de
réparations à faire dans l'avenir à raison de dor
retour est purement éventuel; mais que les dé
présent constatées, la difficulté d'accès et les a
résultant pour les immeubles du sieur Gounin de
des travaux exécutés par la compagnie requér
vent placés en contre-bas de la voie publique et
constituent des préjudices dont il est dû rép
Gounin et dont il sera fait une exacte appréciatio
demnité à la somme de 2 000 francs; qu'il y a don
à ce chiffre la somme allouée par le conseil de
rejeter sur ce point le recours incident du sieur

Sur les conclusions tendant à faire annuler la
laquelle l'arrêté attaqué a donné acte au sieur
réserves, pour le cas où il serait obligé de recul
tions à la distance de la voie ferrée prescrit
15 juillet 1845 :

Considérant qu'en donnant acte au sieur Gou
dont s'agit, le conseil de préfecture n'a pas p
qu'ainsi cette disposition ne fait pas grief à la c
rante, et que celle-ci est, dès lors, sans droit pou

Sur les intérêts :

Considérant que le sieur Gounin a demandé
24 avril 1879; que, par application de l'article 115
y a lieu de lui allouer, à partir de ladite date, l
somme qui pouvait alors lui être due... (Indemnité
pagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Médite
Gounin, fixée à la somme de 2 000 francs. La som
Gounin, le 24 avril 1879, portera intérêts à son
ladite date... Arrêté réformé en ce qu'il a de co
des conclusions tant de la compagnie des chemins
Lyon-Méditerranée que du sieur Gounin rejeté...
voi à la charge du sieur Gounin.)

(N° 426)

[15 avril 1881.]

l de ville de Paris. — Décompte. — (Sieur de Paris.) — *Mortier : quantité et densité er dans sa composition, conformément aux e des prix de la Ville de Paris. — Décidé chef aucune fourniture imprévue qui soit à nouveau. — Demande de revision des prix ns les sous-détails : rejet par application de et conditions générales* (*).

r le sieur Vernaud... tendant à ce qu'il er — un arrêté du 5 juin 1878, par lequel de la Seine, sur la réclamation du sieur u décompte des travaux de maçonnerie reneur pour la reconstruction de l'hôtel en ordonnant une expertise sur le surplus clamation, rejeté immédiatement, comme application de l'article 42 du cahier des u prix du mortier;

u'il résulte du sous-détail que le mortier 500 kilos de ciment pour un mètre cube ectes de la ville ont exigé l'emploi, au lieu tier composé de 550 kilos de ciment pour sable; décider que l'emploi de ce mortier re imprévue à raison de laquelle un supplé- allouer au requérant une indemnité totale êts, intérêts des intérêts et dépens;

éfense présenté pour la ville de Paris... urvoi avec dépens, attendu que la récla- id tend simplement à la revision des prix , par suite, c'est avec raison que le conseil ré non recevable par application de l'ar- harges...;

se an VIII;

ès la série des prix de la ville de Paris,

---

llotin, *Ann.* 1880, p. 1375; — 29 décembre 18-6, 91; — Aucoc, *Conférences*, t. II, p. 509, n° 652.

édition de 1873, applicable au marché, le mortier n° 971, dont prix est fixé à 43f,95 le mètre cube, doit être composé d'une part de ciment surcuit de la vallée du Serein ou du bassin de Par pour deux parties de sable de rivière; que, d'autre part, le poic de ce ciment est fixé par la série des prix à un minimum d 1 100 kilos par mètre cube non tassé;

Considérant que le mortier qui a été employé sur l'ordre de architectes a été composé, conformément aux indications ci-dessu rapportées, d'une partie en volume de ciment pour deux parties d sable; que, d'autre part, les architectes n'ont pas exigé que c ciment présentât une densité différente de celle prévue par l série des prix; qu'il suit de là que le sieur Vernaud n'est pa fondé à soutenir que le mortier dont il s'agit a constitué un fourniture non prévue au marché, pour laquelle un prix nouvea doit être fixé en dehors des prévisions de la série des prix, ma que le prix de 43f,95 porté à ladite série pour le mortier n° 971 l est applicable sous déduction du rabais;

Considérant d'ailleurs que si le sieur Vernaud soutient que c dernier prix doit être revisé à raison d'une erreur dans sa compo sition élémentaire dans les sous-détails, cette demande est no recevable par application de l'article 42 du cahier des charge générales ci-dessus visé, aux termes duquel l'entrepreneur n peut, sous aucun prétexte, revenir sur les prix qui ont ét consentis par lui, quelles que soient les erreurs ou les omissior qui pourraient exister dans la composition élémentaire de ce prix;

Considérant qu'il suit de là que c'est avec raison que le conse de préfecture a rejeté immédiatement sans expertise la réclam tion du sieur Vernaud, relative au prix du mortier... (Rejet. Co damnation aux dépens.)

(N° 427)

[13 avril 1881.]

Travaux publics départementaux. — Dommage. — (Sieur Jacon contre département des Pyrénées-Orientales.) — *Décidé que destruction de l'usine du requérant, emportée par une crue de Tet, avait pour cause non l'enlèvement, opéré au compte du d partement, des rochers placés dans le lit de la rivière, mais bi*

la situation même de l'usine sur un sol affouillable et qui n'a pu résister à la violence exceptionnelle de la crue.

Vu la requête... pour le sieur Jacomy... tendant à ce qu'il plaise annuler — un arrêté du 6 mai 1878, par lequel le conseil de préfecture des Pyrénées-Orientales a refusé de condamner le département à la réparation du préjudice qui lui a été causé par la destruction de son usine, établie sur la rive droite de la Tet;

Ce faisant, attendu que, si cette usine a été emportée par les eaux de la Tet, lors de la crue des 19-20 octobre 1876, ce fait a été le résultat de l'enlèvement, par l'Administration, de roches qui se trouvaient situées à 10 mètres environ en aval de l'arche droite du pont de la route départementale n° 6, et qui formaient pour sa propriété une protection naturelle; que l'exécution de ces travaux, auxquels s'était d'ailleurs formellement opposé le requérant, a eu pour effet de diriger le courant vers la rive droite et d'aggraver la situation de l'usine; annuler l'arrêté du conseil de préfecture et condamner le département aux dépens;

Vu le nouveau mémoire présenté pour le sieur Jacomy... par lequel il déclare persister dans sa précédente demande et conclure en outre à ce que tout au moins il soit ordonné un supplément d'instruction, par le motif que les travaux dont il se plaint ont été ordonnés par le service des Ponts et Chaussées, et que sur les trois experts appelés à donner leur avis sur les causes du dommage, deux appartiennent à ce service;

Vu le mémoire en défense présenté pour le département des Pyrénées-Orientales... tendant au rejet du pourvoi, avec dépens, par les motifs que l'instruction à laquelle il a été procédé devant le conseil de préfecture a été régulière et qu'il résulte de cette instruction que l'usine aurait été également emportée sans les travaux qui ont été exécutés par l'Administration; que l'enlèvement des roches situées en aval de l'arche droite du pont a eu pour effet de rendre la vitesse de l'eau plus régulière; et que la chute de l'usine a été déterminée par sa construction défectueuse, ainsi que par la mauvaise disposition du canal d'amenée;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807;

Considérant que le requérant n'établit pas que les travaux exécutés par les ingénieurs chargés de la construction et de l'entretien des routes départementales des Pyrénées-Orientales dans le lit de la Tet pour la consolidation du pont de la route n° 6, aient eu pour effet, en portant le courant vers la rive droite de la rivière, de déterminer la chute de son usine; qu'il résulte au

ent des procès-verbaux d'exp
e des plans et profils joints
ar le département n'ont exe
rant aucune influence préju
image dont il s'agit doit ê
[illegible] bâtie sur un sol affouillable,
qui n'a pu résister à la violence exceptionnelle de la crue
19-20 octobre 1876 ; que, dès lors et sans qu'il soit besoin d'
donner un complément d'expertise, il y a lieu de maintenir l'arr
attaqué... (Rejet. Condamnation aux dépens.)

(N° 428)

[6 mai 1881.]

Dettes de l'État. — Responsabilité des maîtres de port. — Navire trant dans une écluse. — Avarie. — (Sieurs Tysack et Bramfo — *L'État est déclaré responsable des avaries subies par un nav entrant dans l'écluse d'un port de commerce, par suite d'une fau manœuvre exécutée sous la direction des officiers du port* (*).

Vu la requête... pour les sieurs Tysack et Bramfort... tendan ce qu'il plaise au Conseil annuler — une décision du 26 février 18 par laquelle le Ministre des Travaux Publics a rejeté la demar en indemnité par eux formée contre l'État, à raison des avar éprouvées par le navire le *Flash*, à son entrée dans l'écluse bassin à flot du port de Granville ;

Ce faisant, attendu que le capitaine du *Flash* ayant à son ent s le port de Granville, le 26 octobre 1876, au moment de ine mer, fait les déclarations nécessaires pour être admis d bassin à flot, le maître de port lui a donné l'ordre d'entrer d cluse où se trouvaient déjà trois navires ; que *le Flash* n'ay y pénétrer entièrement, à cause de l'insuffisance de l'esp té libre entre le navire l'*Amélie* et le quai sud de l'écluse, itre de port, au lieu de le faire retirer dans l'avant-port ané l'ordre de le haler au cabestan pour le faire entrer de fo s l'écluse, et qu'enfin, pour pouvoir fermer les portes

(*) Voir l'arrêt du 19 juillet 1860, Lesage-Goëtz, *Ann.* 1860, p. 831. — rence des droits de police dans les ports maritimes, voir 1re Table (18 8), p. 659 ; — 2e Table (1859-1874) II, p. 692. (*Recueil des arrêts seil d'État.*)

ɜe, que le *Flash*, ne pouvant pénétrer dai
, n'avait pas dégagées, le capitaine du port
de ce navire ; que le dommage résultant
able aux fautes commises par les officiers
nt la hauteur de l'eau, les dimensions d
rations des capitaines, celles de l'*Amélie* et
ıdre compte de l'impossibilité de ranger ce
dans l'écluse ; qu'il engage, en conséquence
ıdministration, condamner l'État à payer ı
e de 11 038f,10 avec intérêts du jour du do
liairement, ordonner une expertise à l'eff
uses des avaries éprouvées par le *Flash* et
.nt de la réparation due aux requérants ;
les observations du Ministre des Travaux Pu
du pourvoi par le motif que les officiers ı
né, mais simplement autorisé l'entrée du *F*
ɜ qui se serait effectuée sans accident, si ce
de dragues de dimensions anomales, dont l
gnalé l'existence, et qu'une expertise ne
résultat utile, les faits sur lesquels pourrai
ıt laissé aucune trace ;
les lois des 16-24 août 1790 et 16 fructidor
le décret du 15 juillet 1854, portant organis
ıtres de port ;
l'arrêté du Préfet du département de la M
ı 1867, portant règlement général pour la
mmerce ;
sidérant qu'en vertu des articles 13 et
llet 1854, les officiers et maîtres de por
ée et de sortie des navires dans les ports e
ınent des ordres en tout ce qui concerne
ıvires et l'accomplissement des mesures d
police ; qu'aux termes de l'article 2 de l'ar
ıche, du 10 juin 1867, ils ordonnent et
ɜments et que les capitaines, maîtres et pa
ıt obéir à toutes leurs injonctions ;
sidérant qu'en admettant, comme le soute
que les officiers du port de Granville n'aient
saires pour faire entrer le *Flash* dans l'éc
.e sur la demande du capitaine de ce navir
plication des dispositions ci-dessus rappelé
uvre qu'après s'être assurés qu'elle pouvai

danger; qu'il résulte de l'instruction que la présence de trois navires déjà introduits dans l'écluse la rendaient manifestement difficile et périlleuse et que d'ailleurs le *Flash*, avant d'être complètement engagé dans l'écluse, se trouva arrêté dans son mouvement; que, dans cette situation, il appartenait aux officiers de port de prescrire au capitaine du *Flash* de sortir de l'écluse et de se retirer dans l'avant-port; qu'au lieu de donner cet ordre et pour vaincre la résistance que le navire rencontrait, ils firent garnir l'amarre au cabestan des portes d'amont, afin de le faire avancer de force; que les portes d'aval n'ayant pu, malgré cette manœuvre être dégagées et la mer commençant alors à baisser, le capitaine du port dut, pour prévenir un sinistre qui menaçait tous les navires renfermés dans l'écluse, faire scier l'arrière du *Flash* de manière à pouvoir fermer ces portes; qu'ainsi les avaries éprouvées par le *Flash* ont été la conséquence directe de la manœuvre exécutée sous la direction des officiers du port de Granville et que, dans ces circonstances, les sieurs Tysack et Bramfort sont fondés à soutenir que l'État leur en doit la réparation;

Mais considérant que le Conseil n'a pas les éléments nécessaires pour apprécier l'importance du dommage; que, dès lors, il y a lieu de renvoyer les requérants devant le Ministre des Travaux Publics pour y être procédé à la liquidation de l'indemnité à laquelle ils ont droit... (Décision annulée. Renvoi devant le Ministre des Travaux Publics pour être procédé à la liquidation de l'indemnité. Surplus des conclusions rejeté. Dépens supportés par l'État.)

(N° 429)

[6 mai 1881.]

Travaux publics. — *Dommage.* — *Compagnies de chemin de fer.* — *Prise d'eau dans un étang.* — (Chemin de fer d'Orléans contre le sieur Frugier.) — *Décidé en fait qu'une compagnie de chemins de fer, en prenant 40 mètres cubes d'eau par jour dans un étang pour alimenter ses locomotives, alors que le débit journalier du ruisseau qui alimente l'étang n'est pas inférieur à 5 000 mètres cubes à l'époque des basses eaux, n'avait pu causer aucun dommage appréciable au propriétaire d'un moulin mû par ledit ruisseau en aval de cet étang. — Condamnation de l'usinier à restituer à la compagnie,*

intérêts du jour de la demande, les sommes qu'elle lui aurait :s *en exécution de la décision annulée.*

. requête... pour la compagnie du chemin de fer de Paris .ns... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un du 21 janvier 1879, par lequel le conseil de préfecture de e-Vienne l'a condamnée à payer au sieur Frugier, propriéune usine alimentée par le ruisseau la Vannelle, une indem- 100 francs pour le dommage qu'aurait causé à ladite usine sement par la compagnie d'une prise d'eau dans l'étang de pendant les années 1877 et 1878, et a mis à sa charge les ıxpertise et de tierce expertise;

isant, attendu qu'il résulte de l'instruction qu'à raison de du cours d'eau la prise d'eau de la compagnie n'a exercé ucune influence sur le fonctionnement de l'usine, décharger ›agnie des condamnations prononcées contre elle; con- le sieur Frugier à lui restituer les sommes qu'elle aurait en exécution de l'arrêté attaqué, avec intérêts; condamner ur Frugier en tous dépens, y compris les frais d'expertise;

mémoire en défense du sieur Frugier... tendant au rejet :quête avec dépens, attendu que la prise d'eau de la com- retire à l'usine pendant quatre mois chaque année un d'eau auquel ladite usine a droit, en vertu de titres régu- son établissement; que le dommage qui en résulte a été ement arbitré par l'arrêté attaqué;

s lois des 28 pluviôse an VIII, et 16 septembre 1807;

rticle 1153 du Code civil;

dérant qu'il n'est pas justifié que la prise d'eau établie par ›agnie d'Orléans dans l'étang de Nexou, laquelle ne con- que 40 mètres cubes environ d'eau par jour, alors que le urnalier du ruisseau qui alimente l'étang, constaté à › des basses eaux n'est pas inférieur à 5 000 mètres cubes, é un préjudice appréciable à l'usine du sieur Frugier les années 1877 et 1878; que, dans ces circonstances, ort que le conseil de préfecture a condamné la compagnie ıs à une indemnité envers le sieur Frugier, et qu'il y a ınuler son arrêté;

dérant, dès lors, que la compagnie aura droit au rembour- de la somme qu'elle aurait payée au sieur Frugier, en ›q dudit arrêté, avec les intérêts à partir du 6 mai 1879, la demande desdits intérêts, si elle justifie du payement de ›mme antérieurement à cette date... (Arrêté annulé. Le

sieur Frugier remboursera à la compagnie d'Orléans les sommes qui lui auraient été payées en exécution dudit arrêté, avec les intérêts à partir du 6 mai 1879, si la compagnie justifie du payement par elle fait de ladite somme antérieurement à cette date. Frais d'expertise à la charge du sieur Frugier. Sieur Frugier condamné aux dépens.)

(N° 430)

[15 mai 1881.]

Cours d'eau. — Travaux défensifs. — Digue. — Syndicat. — Répartition de dépenses. — Intérêts de taxes (*). (Syndicat des Molières du Mollenel de Saint-Valery sur Somme contre la Compagnie du Chemin de fer du Nord.) — *Question de savoir si un syndicat, qui avait avancé des fonds pour l'exécution de travaux définitifs, était en droit d'exiger les intérêts de ses avances à partir du jour où il les avait faites, en même temps que les taxes imposées aux intéressés pour le couvrir desdites avances?* Résolu négativement. — *Dans l'espèce, mais par le motif que le syndicat ne justifiait d'aucun rôle régulier ayant mis à la charge des propriétaires les intérêts qui auraient été dus par eux jusqu'au jour où le rôle a été rendu exécutoire par le Préfet* (**). *Lorsque, par suite de la réclamation d'un propriétaire, il a été nécessaire de procéder à une nouvelle assiette de la taxe et qu'il en est résulté des retards pour le recouvrement, le syndicat ne peut pas demander à ce contribuable les intérêts de la somme mise définitivement à sa charge. — Les taxes relatives aux travaux de défense contre les inondations sont recouvrables dans les mêmes formes que les contributions directes, à l'égard desquelles aucune disposition de loi n'autorise la demande des intérêts* (***). *Appréciation du degré d'utilité que diverses propriétés ont retirée des travaux exécutés par un syndicat : division des terrains en plusieurs classes, avec attributions de coefficients variables pour chacune d'elles ; répartition de la dépense proportionnelle aux coeffi-*

(*) Voir l'arrêt du 19 mai 1876, syndicat du Mollenel, *Ann.* 1878, p. 122.

(**-***) Pour les intérêts des sommes réclamées sous forme de taxes en vertu d'un rôle rendu exécutoire, la jurisprudence ne laisse aucun doute (29 novembre 1866, chemin de Lyon, *Ann.* 1868, p. 245); — (21 novembre 1873, syndicat de la Camargue, *Ann.* 1876, p. 239). — Il en est de même des intérêts des taxes dont le contribuable obtient le remboursement (12 janvier 1860, Fisson, 23 fé-

: mode de procéder
t et aux prescript

le syndicat des
... tendant à ce
22 novembre 187
me a réduit à la
à la charge de la
pense des travaux

les experts dont l
it, à l'effet d'établ

1, p. 297); — 4 mar
1866, (ville du Mans
nces qui ont couru a
ent-être pas achevés
e faite, peuvent-ils
le et transformés en
stion, l'arrêt se born
réclamer aux propri
ne contient aucune s
ent de son émission,
de refuser au synd
lles sont constatées, s
té exécutés au moyen
s du syndicat auraie
, l'article 2001 du
es empruntées consti
itable avance dont l'
e. - Voir Dalloz, v°
être englobés avec l
approbation du Préfe
ns les trois mois de s
n aux contributions d
ar une voie plus rap
reur de qui elle a ét
erait les syndicats à
ins la majeure parti
u, des appels de fon
inutile d'insister sur l

nous plaçons dans l'
le. S'il y avait eu sin
ser l'article 2001, la
— Voir *suprà*, 15 av

la compagnie, procédé à une classification arbitraire des terrains en cinq catégories, auxquelles ils ont attribué des coefficients approximatifs de plus-value, et qu'ils sont arrivés par voie de tâtonnements à faire concorder l'ensemble des valeurs attribuées aux différentes propriétés avec le total de la dépense à répartir; qu'ainsi ils n'ont pas tenu compte des véritables éléments d'estimation; qu'ils auraient dû apprécier d'une part la plus-value procurée aux terrains renclos et, d'autre part, l'économie réalisée par la compagnie du Nord sur l'entretien de ses ouvrages par suite de l'existence des travaux, et répartir proportionnellement la dépense; attendu de plus que les syndics ayant fait l'avance des sommes qui, en fin de compte, doivent demeurer à la charge de la compagnie, ont droit aux intérêts desdites sommes à partir du jour de leur avance; fixer à 27 893f,68 la part contributive de la compagnie, allouer au syndicat les intérêts de cette somme à partir du 1er juillet 1880, et mettre les frais de l'expertise à la charge de la compagnie;

Vu le mémoire en défense présenté pour la compagnie des chemins de fer du Nord... tendant au rejet du pourvoi du syndicat par les motifs que les experts ont fait une juste appréciation du degré d'intérêt des différentes propriétés comprises dans l'ensemble des terrains protégés, et qu'ils ont réparti équitablement la dépense; que les taxes syndicales étant recouvrables, comme en matière de contribution directe, le syndicat ne saurait prétendre aux intérêts de la somme mise définitivement à la charge de la compagnie; tendant en outre, par voie de recours incident, à ce que la compagnie ne soit appelée à participer qu'aux travaux de consolidation des digues et non à la répartition des dégâts causés par l'action des flots en 1863, la compagnie ne pouvant être rendue responsable de ces dégâts et ayant exprimé formellement ses réserves sur le défaut de solidité des travaux; tendant enfin à la mise des frais de l'expertise à la charge du syndicat...;

Vu la loi du 16 septembre 1807;

Vu la loi du 14 floréal an XI;

Sur le recours du syndicat des Molières du Mollenel :

Considérant que, pour arriver à la fixation du degré d'intérêt des différentes propriétés protégées par les travaux de défense, les experts ont distribué les terrains en cinq classes et attribué à ces classes des coefficients variables suivant le degré de danger dont elles se trouvent préservées par suite de la construction des digues; qu'ensuite ils ont réparti la dépense des travaux proportionnellement aux coefficients; que ce mode de procéder répond

principes constitutifs du syndicat et aux prescriptions
1 18 septembre 1807; que, d'autre part, le syndicat
oint qu'il ait été attribué aux terrains appartenant à la
des coefficients trop peu élevés, ni qu'en fixant à
a part contributive de la compagnie les experts et le
préfecture aient fait une appréciation insuffisante du
rêt de la compagnie aux travaux de défense;
cours incident de la compagnie du chemin de fer du

nt que les digues du Mollenel, dès leur établissement
t même de leur construction, ont diminué les dangers
trouvaient exposés les ouvrages du chemin de fer du
si, après les tempêtes survenues au mois de janvier
dégâts qui en ont été la suite, la solidité des digues a
e insuffisante pour leur permettre de résister à l'action
cas où elle se produirait avec une violence exceptionnelle
npagnie ne saurait soutenir qu'elle n'a point profité de
défense dans leur état primitif et qu'en conséquence
pas être appelée à participer à la réparation des dégâts
1863; que, dès lors, il n'y a point lieu de faire droit
ncident de la compagnie;
térêts :
nt que le syndicat ne justifie point qu'aucun rôle régu
mis ait placé à la charge de la compagnie les intérêts
t été dus par cette dernière jusqu'au 24 avril 1865
s, le syndicat n'était pas fondé à réclamer l'attribution
rêts en même temps que la taxe mise à la charge de la
par arrêté préfectoral du 24 avril 1865;
nt, d'autre part, en ce qui concerne les intérêts échus
ment à cette date, que les taxes relatives aux travaux
contre les inondations sont, en vertu de l'article 3 du
floréal an XI, recouvrables dans les formes établies
tributions directes, et que si, par suite de la réclamation
par un contribuable, il est nécessaire de procéder à
e assiette de la taxe et qu'il en résulte des retards
ouvrement, aucune disposition de loi n'autorise à la
les intérêts de la taxe; qu'ainsi le syndicat des Moulins
n'est pas fondé à réclamer les intérêts de la somme
vement à la charge de la compagnie du Nord dans les
travaux de protection exécutés par le syndicat... (Rejet
e. Recours incident rejeté.)

(N° 431)

[13 mai 1881.]

Cours d'eau navigables. — Curage. — Taxes. — Syndicat constitué par arrêté préfectoral. — Modification des anciens usages (curages annuels d'un fossé qui serait une propriété privée : élargissement et approfondissement ordonnés et non simple curage). — Compétence du conseil de préfecture. — (Sieur Arrérat.) — *Le conseil de préfecture, compétent en vertu de la loi du 14 floréal an XI pour statuer sur toutes les réclamations relatives aux rôles de répartition des frais de curage, méconnaît ses pouvoirs en refusant d'examiner si les taxes imposées par un arrêté préfectoral sont conformes à la loi. — Peu importe d'ailleurs que, devant le conseil de préfecture, le réclamant ait déclaré qu'il ne demandait l'annulation ni de l'arrêté constituant le syndicat ni des arrêtés prescrivant le curage, lorsqu'il résulte des termes de cette déclaration qu'il n'a pas entendu renoncer à faire valoir ses moyens tirés de la violation de la loi de floréal an XI* (*).

Vu les requêtes... pour le sieur Arrérat... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 17 mai 1878 par lequel le conseil de préfecture de Vaucluse n'a fait droit qu'en partie à sa demande en décharge de la taxe à laquelle il a été imposé en 1875, sur le rôle du syndicat de curage et d'entretien des fossés de Cadenet ;

Ce faisant, attendu que l'arrêté préfectoral du 17 février 1862, qui a constitué le syndicat, a modifié les usages d'après lesquels il était pourvu antérieurement à l'entretien des fossés auxquels il s'applique, notamment en prescrivant qu'il soit procédé à des curages annuels; que le fossé de la Boulade n'est pas un cours d'eau d'intérêt général, qu'il est la propriété du sieur Arrérat et ne pouvait dès lors être compris au nombre des fossés dont le curage est

(*) Voir 4 août 1876, Lhotte, *Ann.* 1878, p. 822; — 26 janvier 1870, Verdelldi, *Ann.* 1871, p. 295 et le renvoi. — Sur la compétence de la juridiction administrative contentieuse ou de l'autorité judiciaire pour apprécier la légalité de certains actes, que l'on prétend entachés d'excès de pouvoirs; — 9 février 1870, chemin du Nord, *Ann.* 1871, p. 305.

lé recours... pour le syndicat des Agadis de Padirac... ten-
, ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 13 avril 1878,
quel le conseil de préfecture du département du Lot a inter-
un précédent arrêté rendu par lui le 6 décembre 1877, à
sion d'une réclamation formée par les sieurs Virolles et
s contre les taxes syndicales qui leur avaient été réclamées ;
faisant, attendu que le syndicat des Agadis de Padirac, s'est
en association syndicale libre le 6 mai 1866 et a été converti
sociation autorisée par arrêté préfectoral du 5 octobre 1866 ;
cet arrêté a été rapporté, il est vrai, le 5 mars 1869, comme
it pas été précédé de l'accomplissement des formalités pres-
par la loi ; mais qu'un nouvel arrêté préfectoral, en date du
l 1870, a constitué définitivement le syndicat en association
cale autorisée ; que les sieurs Virolles et autres, portés
72 sur les rôles du syndicat, ont demandé à être déchargés

---

ns de l'autorisation à certains égards, tout en restant libres. Il y aurait
ois sortes d'associations syndicales : celles qui seraient entièrement libres ;
qui, voulant rester libres, auraient demandé et obtenu une autorisation
ste leur conférant seulement les avantages énumérés aux articles 18 et 19
e III de la loi de 1866 ; enfin les associations autorisées proprement dites
outes les conséquences, obligations et droits énumérés au titre III. L'idée
association intermédiaire ou mixte est-elle entrée dans les prévisions du
teur de 1865 ? Trouve-t-elle sa justification certaine dans les termes de
187 Des raisons de douter peuvent être émises en présence de la volonté
s fois exprimée, lors de la discussion de la loi, de ne reconnaître que deux
d'associations : 1° *libres ;* 2° *autorisées*, et de laisser en dehors de l'in-
ion administrative celles qui conservent le caractère d'associations libres
rticles 2 et 5) ; — *Dictionnaire* de Block, v° *Syndicats*, t. II, p. 1694,
— *Journal administratif* de Chauveau, 1866, p. 505, n° 110, p. 545,
). Il est vrai que l'article 8, en admettant, pour les associations libres,
lté de *se convertir en associations autorisées*, énonce que la transfor-
leur permettra de jouir des avantages accordés à ces dernières asso-
s par les articles 15 à 19. Mais le simple rappel de cette prérogative a-t-il
ent de limiter les effets de la transformation régulièrement autorisée et
ser, à l'égard des associations libres qui se sont *converties en associations*
isées, l'application des articles suivants (articles 20 et 26, titres III et IV),
s, dès lors, ne régiraient que les associations absolument inexistantes
que leur réunion ait été provoquée par les intéressés ou par l'Administra-
ns les termes de l'article 9 ? S'il en est ainsi, il faut refuser aux anciennes
tions libres converties le bénéfice des articles 13 et 14, tandis qu'on leur
serait les articles 15 à 19, qui concernent, aussi bien que les précédents,
sociations autorisées et non les associations libres (compétence du conseil
fecture, apurement des comptes, droit d'expropriation, établissement de
ides). Ce résultat serait assez étrange. Nous aimerions mieux admettre que
5 de 1866 n'a pu produire aucun effet parce qu'il a été rapporté comme
é de vices de formes.

E. D.

de toute cotisation par le motif qu'ils ne faisaient pas partie de l'association; que le conseil de préfecture, dans l'article 1er de son arrêté du 6 décembre 1877 a rejeté leur prétention et a décidé que les sieurs Virolles et autres faisaient régulièrement pa[illegible] l'association; que la conséquence de cette décision devait ê[illegible] les sieurs Virolles et autres seraient tenus d'acquitter leurs [illegible]tions; que, néanmoins, par un article 2, le conseil de [illegible]ture a décidé que les sieurs Virolles et autres ne seraien[illegible] que des cotisations relatives aux travaux postérieurs à l'a[illegible]tion préfectorale du syndicat; qu'en fait la plus grande pa[illegible] la totalité des taxes réclamées étaient relatives à des [illegible] antérieurs à l'arrêté du 21 mai 1870; qu'ainsi le conseil d[illegible]fecture a dû viser, dans son article 2, l'autorisation préfé[illegible] donnée le 5 octobre 1866; sans quoi son arrêté contiendr[illegible] anomalie, et l'article 2 détruirait la décision contenue da[illegible]ticle 1er; qu'en effet, les clauses douteuses doivent s'interpr[illegible] préférence dans le sens où elles peuvent produire un effe[illegible] par suite, il y a lieu d'annuler l'arrêté du 13 avril 1878, par le conseil de préfecture a déclaré que l'article 2 de l'arr[illegible] 6 décembre 1877 visait l'autorisation de 1870 et de déclar[illegible] ledit article visait l'autorisation du 5 octobre 1866;

Vu les observations en défense présentées pour les [illegible] Virolles et autres... tendant au rejet du pourvoi par les mot[illegible] l'arrêté du conseil de préfecture n'offre aucune antinomi[illegible] si les sieurs Virolles et autres sont déclarés, par ledit arrêt[illegible] partie de l'association, il est déclaré en même temps qu'ils [illegible]vent pas contribuer aux dépenses antérieures à 1870; qu'en [illegible] l'arrêté a fait mention, dans ses visas, de la seule autorisati[illegible]fectorale du 21 mai 1870; qu'il n'a fait aucune mention de [illegible]risation de 1866, laquelle a d'ailleurs été rapportée en 186[illegible] d'ailleurs, les sieurs Virolles et autres ayant toujours refus[illegible]trer dans l'association libre, il était juste de les exonérer de [illegible] les taxes afférentes aux travaux exécutés par une associatio[illegible] ils ne faisaient pas partie...;

Vu la loi du 21 juin 1865;

Considérant que les sieurs Virolles et autres soutenaient [illegible] le conseil de préfecture qu'ils devaient obtenir décharge de [illegible]sations auxquelles ils avaient été imposés, par le motif qu[illegible] faisaient pas partie de l'association; que le conseil de préf[illegible] par l'article 1er de l'arrêté dont l'interprétation est demar[illegible] rejeté cette prétention et a décidé que les formalités pre[illegible] par le titre III de la loi du 21 juin 1865 ayant été accomplie[illegible]

définitivement constituée, par l'arrêté préfec-
870, en association autorisée dans le sens du
oi; que, par suite, les sieurs Virolles et autres
ablement contraints d'entrer dans l'association;
it que la plus grande partie des taxes réclamées
et autres était relative à des travaux antérieurs
le l'association autorisée; que si, par un arrêté
te du 5 octobre 1866, le Préfet du Lot avait
en association autorisée l'association syndicale
e Padirac, cet arrêté n'avait eu pour but et n'a
l'attribuer à l'association les avantages résultant
9 de la loi du 21 juin 1865, et consistant notam-
mise du percepteur des contributions directes et
ice du conseil de préfecture; mais que ledit
application de l'article 8 de la loi précitée, ne
effet de contraindre la minorité à entrer dans
l'en restait pas moins une association libre dont
et autres avaient refusé de faire partie; que,
nces, le conseil de préfecture, en décidant dans
les cotisations des sieurs Virolles et autres
bjet que les travaux postérieurs à l'autorisation
la constitution du syndicat des Agadis de Padirac,
autorisation du 21 mai 1870, laquelle a eu seule
entrer les sieurs Virolles et autres dans l'asso-
créer des obligations à l'égard du syndicat; que
il résulte que c'est avec raison que le conseil
ar l'arrêté du 13 avril 1878, déclaré que l'auto-
ale visée dans l'article 2 de l'arrêté du 6 dé-
'autorisation de 1870... (Rejet.)

(N° 433)

(13 mai 188).

— *Construction d'un fort. — Cahier des charges*
ai 1857. — (Sieurs Sogno et Mottet contre le Mi-
erre.) — *Demande de résiliation et d'indemnité*
ue, par suite des exigences des officiers ou du re-
yements d'acomptes à raison des travaux faits, les
nt été forcés d'augmenter leur fonds de roulement:
tifient pas d'ordres exprès, et, en outre, ils se sont

rait été définitivement constituée, par l'arrêté préfe
mai 1870, en association autorisée dans le sens d
ladite loi; que, par suite, les sieurs Virolles et autr
être valablement contraints d'entrer dans l'association
sidérant que la plus grande partie des taxes réclamé
Virolles et autres était relative à des travaux antérieu
ution de l'association autorisée; que si, par un arrê
en date du 5 octobre 1866, le Préfet du Lot ava
nvertir en association autorisée l'association syndica
gadis de Padirac, cet arrêté n'avait eu pour but et n
et que d'attribuer à l'association les avantages résulta
s 15 à 19 de la loi du 21 juin 1865, et consistant notam
l'entremise du percepteur des contributions directes
mpétence du conseil de préfecture; mais que lec
du par application de l'article 8 de la loi précitée, n
ir pour effet de contraindre la minorité à entrer da
n, qui n'en restait pas moins une association libre do
Virolles et autres avaient refusé de faire partie; qu
rconstances, le conseil de préfecture, en décidant da
s 2 que les cotisations des sieurs Virolles et autr
pour objet que les travaux postérieurs à l'autorisati
e pour la constitution du syndicat des Agadis de Padira
viser l'autorisation du 21 mai 1870, laquelle a eu seu
de faire entrer les sieurs Virolles et autres dans l'ass
e leur créer des obligations à l'égard du syndicat; q
précède il résulte que c'est avec raison que le cons
ire a, par l'arrêté du 13 avril 1878, déclaré que l'aut
éfectorale visée dans l'article 2 de l'arrêté du 6 d
77 est l'autorisation de 1870... (Rejet.)

(N° 433)

[13 mai 1881.

ublics. — Construction d'un fort. — Cahier des charg
du 7 mai 1857. — (Sieurs Sogno et Mottet contre le M
e la Guerre.) — *Demande de résiliation et d'indemn*
ur ce que, par suite des exigences des officiers ou du r
s les payements d'acomptes à raison des travaux faits,
eurs ont été forcés d'augmenter leur fonds de roulemen
s ne justifient pas d'ordres exprès, et, en outre, ils se so

mis en avance de leur propre initiative. — Pour déterminer le montant des onze douzièmes constituant le maximum des acomptes auxquels l'entrepreneur a droit au cours des travaux, il n'y a pas lieu de tenir compte du prix du matériel par une autre caution — Il faut tenir compte seulement du montant des travaux exécutés.— Remplacement d'une caution présentée par l'entrepreneur. — Exécution des travaux confiée à cette caution; expulsion d'un commis. — Droits de l'Administration : pas d'indemnité. — Ordres contradictoires ayant occasionné un trouble dans la marche de l'entreprise et des fausses manœuvres, mais n'ayant pas modifié les bases du contrat : non-lieu à la résiliation, mais droit éventuel à des dommages-intérêts. — Expertise ordonnée avant faire droit par le Conseil d'État pour établir l'existence et l'importance du préjudice. — Experts à désigner par les parties et par le Ministre de la Guerre, sinon d'office par le président de la section du contentieux qui désignera aussi le tiers expert : serment à prêter devant le Préfet du département : rapports à déposer au secrétariat du contentieux. — Sable : difficulté imprévue d'extraction : prix nouveau : expertise; augmentation de prix pour lavage du sable de carrière : difficulté réglée par convention : rejet. — Moellons : extractions dans les conditions prévues : pas d'indemnité. — Déblais : aucune difficulté imprévue : rejet. — Parements taillés à la fine pointe : aucun ordre produit : rejet. — Demande d'indemnité à raison de l'augmentation des transports et de la hausse de la main-d'œuvre : prix prévu au bordereau : rejet. — Mise en régie prononcée parce que l'entrepreneur ne s'est pas conformé aux ordres de service relatifs au nombre des ouvriers et à l'activité à donner aux travaux : pas d'indemnité : demande de prix du matériel : rejet : le matériel a été employé dans des conditions normales et comme conséquence de la régie. Demande du payement immédiat des travaux dus. Retard résultant du refus par l'entrepreneur de signer les attachements : rejet.

Vu 1° la requête... pour le sieur Charles Sogno... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 10 février 1877, par lequel le conseil de préfecture de la Savoie a rejeté leur demande en résiliation, en indemnité et en suppléments de prix;

Ce faisant, allouer aux requérants les conclusions prises devant le conseil de préfecture, spécialement, déclarer l'entreprise résiliée et condamner l'État à 100 000 francs de dommages-intérêts, attendu : 1° que, par suite de retards dans les payements, les requérants ont dû porter leur fonds de roulement au delà de la somme à laquelle ils étaient tenus d'après les dispositions combi-

de l'article 2 du devis général du 7 mai 1857 et de l'article 2 hier des charges de l'entreprise; 2° que l'exécution des tra- a été entravée par des ordres contradictoires relatifs aux visionnements en chaux et en ciment et à la marche à suivre la construction de la route, et par le renvoi successif du sieur ard Sogno, caution et associé du sieur Charles Sogno, du Bovini, commis de l'entreprise, et enfin du sieur Charles lui-même; 3° que le sable de carrière n'a pu être extrait les conditions prévues par le cahier des charges; augmenter francs par mètre cube le prix du sable de carrière, allouer ics par mètre cube pour le lavage du sable, porter à 6 francs x des moellons extraits des carrières voisines du fort, allouer rix supplémentaire pour les déblais de la route, à raison des tions difficiles dans lesquelles ce travail a été exécuté, allouer pplément de prix pour les parements exécutés à la fine pointe, gmenter de 20 francs par tonne et par kilomètre le prix des ports, le tout avec intérêts et dépens;

: 2° la requête sommaire et le mémoire ampliatif présentés les sieurs Sogno et Mottet... tendant à ce qu'il plaise au Conseil er un arrêté du 24 avril 1877, par lequel le conseil de pré- re de la Savoie a rejeté leur réclamation contre la mise en de leur entreprise prononcée par décision ministérielle du vembre 1876;

faisant, déclarer que la mise en régie n'était pas justifiée, ner la restitution du matériel saisi, condamner l'État à payer equérants des dommages-intérêts à fixer, et en outre la somme 000 francs qui leur est due sur les travaux exécutés, le tout intérêts et dépens; subsidiairement, ordonner une enquête s faits allégués de part et d'autre pour, sur le vu de cette te, être statué définitivement;

le mémoire en défense présenté par le Ministre de la Guerre... nt au rejet des pourvois, par les motifs qu'aucun des faits és par les requérants, en admettant qu'ils fussent établis, ne lonnerait droit à résiliation par application des dispositions vis général du 7 mai 1857, ni ne constituerait une violation lauses essentielles du contrat; que, d'ailleurs, ces faits ne as justifiés et qu'ainsi il n'y a pas lieu à indemnité; que les rants ne peuvent revenir sur les prix du bordereau qui ont ceptés par eux; qu'enfin, la mise en régie était justifiée par eur et la négligence apportées par les requérants dans l'exé- des travaux;

le mémoire additionnel... par lequel le sieur Sogno expose

que le devis général du 7 mai 1857, sous l'empire duquel a été passée l'adjudication, n'autorisait en aucun cas l'Administration à prendre possession du matériel, et conclut, en conséquence, par addition à ses précédentes conclusions, à ce qu'il plaise au Conseil condamner l'État à lui rembourser la somme de 155 000 francs, représentant la valeur du matériel décrit au procès-verbal dressé le 8 décembre 1876, avec intérêts; subsidiairement, ordonner une expertise pour déterminer cette valeur; condamner en outre l'État à lui payer une indemnité annuelle de 20 000 francs avec intérêts pour le préjudice résultant de la privation du matériel indispensable à l'exercice de sa profession; allouer, en outre, les intérêts des intérêts échus depuis plus d'une année;

Vu le devis général du 7 mai 1857;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant que les deux pourvois ci-dessus visés ont trait à des contestations nées dans la même entreprise; que, dès lors, il y a lieu de les joindre pour y statuer par une seule décision;

En ce qui concerne la demande en résiliation et en 100 000 francs d'indemnité;

Sur le moyen tiré de ce que, par suite, soit des exigences des officiers chargés de la direction des travaux, soit de retards apportés au payement des acomptes, les requérants auraient dû porter leur fonds de roulement à une somme très supérieure à celle qu'indiquait l'article 2 du devis général du 7 mai 1857, combiné avec l'article 2 du cahier des charges de l'entreprise:

Considérant, d'une part, que les requérants ne justifient ni d'ordres exprès qui leur aient prescrit de porter leur fonds de roulement au delà de la somme prévue par les dispositions combinées de l'article 2 du devis général et de l'article 2 du cahier des charges de l'entreprise ni d'ordres relatifs à la marche à imprimer aux travaux qui auraient eu indirectement le même effet;

Considérant, d'autre part, qu'aux termes de l'article 56 du devis général, les acomptes payés en cours d'exécution ne peuvent excéder les onze douzièmes de la dépense effective; qu'aux termes de l'article 23, le matériel de l'entreprise est au compte de l'entrepreneur, et qu'ainsi la dépense prévue par l'article 56 est seulement celle qui résulte de l'application des prix du marché aux travaux exécutés; que, d'après les articles 49, 52, 53 et 54, les ouvrages exécutés et les sommes dues sont constatés au moyen d'inscriptions portées sur les carnets tenus par les officiers chargés des ateliers et signées par l'entrepreneur; qu'il résulte de l'instruction que l'Administration a payé les acomptes dus, non seule-

es dépenses ainsi constatées, mais même
mesurage desquels l'entrepreneur, bien
n'avait pas assisté, mais dont l'inscription
rmes de l'article 49, § 2, malgré l'absence
que les mesures n'étaient pas susceptible
are; que, dans ces circonstances, en adm
se soient mis en avance comme ils l'indiq
r propre initiative et ne peuvent, dès lors
a résiliation de leur entreprise, ni une ind
oyen tiré du remplacement du sieur Be
sieur Charles Sogno, par le sieur M
ieur Bovini, commis de l'entreprise et du

ant que le sieur Mottet a été substitué co
rnard Sogno de son plein gré et sur la pr
es Sogno, qu'en prononçant l'expulsion du
tion n'a fait qu'user des pouvoirs qu'elle
devis général; qu'elle n'a donc encouru
ponsabilité; que l'ordre de service du 21
au sieur Charles Sogno l'accès du chanti
retirer la conduite des travaux et à son
e charger de leur exécution; que cette
tu des articles 14 et 44 du devis général, e
r le fait que le sieur Sogno ne s'était
iptions contenues dans les ordres des

oyen tiré du préjudice résultant des c
présentées les ordres successivement
isionnements en chaux et en ciment et
la construction de la route:
ant que les sieurs Sogno et Mottet allèg
ns existant entre les ordres successiven
es commandes étaient faites et les trav
, auraient apporté dans la marche de l'e
i serait résulté pour eux un préjudice co
ant que les faits allégués par les requéra
as une modification des bases du contra
ésiliation de l'entreprise, mais que, s'ils éta
neraient droit à indemnité; que l'état de
pas au Conseil d'apprécier si les variations
ires relatifs aux approvisionnements en
la marche à suivre pour la construction

ont entraîné des fausses manœuvres; que, dans ces circonstances, il y a lieu, conformément aux conclusions prises devant le conseil de préfecture et renouvelées devant le Conseil d'État, d'ordonner une expertise à l'effet de rechercher si, eu égard à la quantité et à la qualité des approvisionnements et à l'état d'avancement des travaux, ces variations ont eu des conséquences dommageables pour les requérants, et, en cas d'affirmative, d'évaluer le préjudice par eux souffert, pour être ensuite statué par le Conseil ce qu'il appartiendra ;

Sur le moyen tiré de la difficulté imprévue d'extraction du sable de carrière :

Considérant que les faits allégués de ce chef par les requérants pourraient seulement, s'ils étaient justifiés, donner lieu à une augmentation du prix porté au bordereau pour le sable de carrière, augmentation qui forme un des articles de la demande en suppléments de prix qui sera examinée ci-dessous; qu'il n'y a donc pas lieu de les retenir à l'appui de la demande en résiliation et en indemnité ;

En ce qui concerne la demande en suppléments de prix :

Sur les conclusions tendant à faire augmenter de 4 francs par mètre cube le prix du sable de carrière :

Considérant que, d'après l'article 81 du cahier des charges, le sable de carrière proviendra de toute carrière que l'officier du génie désignera dans un rayon de 500 mètres mesurés horizontalement autour du fort, ou de 2,000 mètres au plus dans des directions telles que le sable n'ait pas à monter pour être amené à pied d'œuvre, et que l'entrepreneur sera obligé d'ouvrir la carrière désignée par l'officier du génie ;

Considérant que les requérants allèguent que, dans le périmètre ainsi défini, il n'existe que des gisements tels que l'exploitation n'en donnait, pour 4 mètres de terre extraite, qu'un mètre de sable mélangé, que le lavage réduisait encore des cinq neuvièmes; qu'ainsi il n'existait pas de carrières de sable proprement dites et que ce ne peut être en prévision de cette situation que le prix du sable de carrière a été fixé par le bordereau des prix à 2f,20.

Considérant que les articulations des requérants sont suffisamment précises; que, si elles étaient reconnues exactes, elles leur donneraient droit, à raison de la difficulté imprévue d'extraction du sable, à un supplément de prix; que, dans ces circonstances, il y a lieu d'ordonner, conformément à leur demande subsidiaire, qu'elles seront vérifiées par voie d'expertise;

Sur les conclusions tendant à l'allocation d'une somme de

r mètre cube pour lavage du sable de carrière :
nt que le n° 100 du bordereau des prix prévoit pour
arrière lavé et passé au tamis, une plus-value de 1f,70
re de la Guerre expose que, par une convention passée
76, alors que l'expérience permettait d'apprécier la
opération, et qui fait en conséquence la loi des par-
location a été augmentée de 75 centimes ; que si la
dont s'agit n'est pas produite, les requérants n'en
as l'existence ; que, dans ces circonstances, ils ne
e admis à réclamer de ce chef une nouvelle augmen-

nclusions tendant à faire porter à 6 francs le prix des
raits de carrières voisines du fort :
nt que les requérants fondent cette réclamation sur ce
l'article 70 du cahier des charges, le prix porté au
our les moellons trouvés sur place ne devait s'ap-
ux moellons provenant de blocs trouvés à la surface

idérant que l'article 70 prévoit que des carrières pour-
uvertes, sans augmentation du prix des moellons,
kilomètres de distance horizontale du fort ; que les
'établissent pas et qu'aucune pièce du dossier ne donne
oser que la carriere qu'ils ont exploitée ne se trouvât
conditions ;
nclusions tendant à l'allocation d'un prix supplémen-
s déblais de la route :
nt qu'il résulte de l'instruction que ce travail n'a pré-
e difficulté qui ne dût entrer dans les prévisions des
s ;
nclusions tendant à l'allocation d'un prix supplémen-
rements exécutés à la fine pointe :
nt que d'après l'ordre n° 2, du 8 avril 1876, la taille des
vait être faite à la grosse pointe, et que les requé-
ifient d'aucun ordre postérieur prescrivant l'emploi
nte ;
nclusions tendant à faire augmenter de 20 francs par
kilomètre le prix des transports :
nt que les requérants ne peuvent être admis à revenir,
il exécuté dans les conditions du marché, sur les prix
entis ;
nclusions tendant à obtenir une augmentation des prix
a hausse de la main-d'œuvre :

Considérant qu'aucune disposition, soit du devis général, soit du cahier des charges de l'entreprise, n'autorise les requérants, par dérogation aux règles du droit commun, à demander une augmentation des prix du bordereau à raison de la hausse qui se serait produite dans la main-d'œuvre ;

En ce qui concerne la mise en régie :

Sur les conclusions tendant à faire décider que la mise en régie a été prononcée à tort et qu'ainsi les requérants doivent être affranchis de ses conséquences et ont droit à des dommages-intérêts :

Considérant que la décision prononçant la mise en régie de l'entreprise est fondée sur ce que le sieur Mottet, mis en demeure de continuer les travaux laissés en souffrance par le sieur Sogno, ne donnait pas à ces travaux l'activité nécessaire ;

Considérant, sans qu'il soit besoin d'ordonner sur ce point une expertise, qu'il résulte de l'instruction que le sieur Mottet ne s'est pas conformé aux ordres de service des 29 août, 5, 15 et 21 septembre 1876, qui lui prescrivaient d'augmenter le nombre des ouvriers et d'apporter à l'exécution des travaux une activité plus grande; que, dans ces circonstances, les requérants ne sont pas fondés à soutenir que c'est à tort que la mise en régie de l'entreprise a été prononcée le 25 novembre suivant ;

Sur les conclusions du sieur Sogno tendant à faire décider que l'Administration n'avait pas le droit de prendre possession de son matériel et qu'elle doit, en conséquence, lui en payer la valeur telle qu'elle était au moment de la mise en régie, et en outre une indemnité pour privation de jouissance :

Considérant que la régie n'est qu'une voie d'exécution des obligations contractées par l'entrepreneur; qu'il suit de là que l'emploi par l'Administration du matériel affecté à l'exécution des travaux est la conséquence naturelle de la mise en régie; que la prise de possession du matériel du sieur Sogno ne faisait pas obstacle à ce que celui-ci réclamât, à l'époque fixée pour l'expiration de son marché, la restitution de ce matériel, dont la propriété ne lui était pas contestée, la dépréciation résultant de l'usage normal qui devait en être fait restant d'ailleurs à sa charge; qu'ainsi le sieur Sogno n'est pas fondé à réclamer de l'État la valeur de son matériel à l'époque de la mise en régie et une indemnité pour privation de jouissance ;

Considérant, en outre, que si le sieur Sogno se croit fondé à soutenir que, depuis la date à laquelle son marché a expiré, son matériel a été remis au nouvel entrepreneur, il lui appartient de

faire valoir ses droits à cet égard ainsi qu'il avisera, mais que cette question ne peut être portée directement devant le Conseil d'État;

Sur les conclusions tendant à faire condamner l'État à payer immédiatement aux requérants, avec intérêts, la somme de 44 000 francs qui leur serait due aux termes d'une lettre du colonel directeur du génie du 11 janvier 1877 :

Considérant que, de ce qui a été dit plus haut, il résulte que les requérants ont à s'imputer de n'avoir pas signé les attachements constatant les travaux exécutés; que, dans ces circonstances, ils ne sont pas fondés à se plaindre du retard qui aurait été apporté à la délivrance des mandats... (Requête rejetée. Il sera procédé à une expertise à l'effet : 1° de rechercher si, eu égard à la quantité et à la qualité des approvisionnements et à l'état d'avancement des travaux, les variations des ordres relatifs aux approvisionnements en chaux et en ciment et à la marche à suivre dans l'exécution de la route ont eu des conséquences dommageables pour les requérants et, en cas d'affirmative, d'évaluer le préjudice par eux souffert; 2° de vérifier les articulations des requérants en ce qui concerne les difficultés d'extraction du sable de carrière et de proposer, s'il y a lieu, un prix nouveau pour ce sable. Les experts seront choisis, l'un par les sieurs Sogno et Mottet, l'autre par le Ministre de la Guerre, dans le mois de la signification de la présente décision à la requête de la partie la plus diligente. Faute par les parties ou par l'une d'elles de faire cette désignation dans ledit délai, il y sera procédé d'office par le président de la section du contentieux, qui, en cas de désaccord entre les experts, désignera également le tiers expert. Les experts prêteront serment devant le Préfet de la Savoie. Les procès-verbaux d'expertise et, s'il y a lieu, de tierce expertise, seront déposés au secrétariat du contentieux du Conseil d'État pour être statué en ce qu'il appartiendra. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions rejeté. (Dépens réservés.)

(N° 434)

[15 mai 1881.]

Travaux publics. — Dommages. — Décision de jury d'expropriation. — Délai, pour obtenir l'interprétation, expiré. — Jugement au fond. — Régularité. — (Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée contre sieur

Reynaud et autres.) — *Lorsqu'un conseil de préfecture, saisi d'une demande en payement de dommages résultant de l'exécution de travaux publics (dans l'espèce, déviation et exhaussement d'une route nationale), impartit, avant de statuer au fond, un délai à l'auteur du dommage pour faire déterminer par l'autorité judiciaire si la décision du jury d'expropriation relative aux terrains employés pour la construction de la route comprenait le dommage causé aux parties non expropriées de ces terrains, ce délai court à partir de l'arrêté du conseil de préfecture nonobstant le pourvoi formé devant le Conseil d'État contre cet arrêté. — Si l'auteur du dommage n'a pas justifié de ses diligences devant l'autorité judiciaire dans le délai imparti, le conseil de préfecture peut connaître du fond de l'affaire.*

Vu la requête... et le mémoire présentés pour la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du 15 décembre 1876 par lequel le conseil de préfecture de la Savoie a condamné ladite compagnie à payer une indemnité totale de 40 620 francs aux sieurs Reynaud et autres à raison des dommages qu'auraient causés à leurs propriétés la déviation et l'exhaussement de la route nationale n° 6 aux abords de la gare de Modane;

Ce faisant, attendu que c'est à tort que le conseil de préfecture a condamné la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méderranée à payer aux propriétaires ci-dessus désignés une indemnité à raison desdits dommages, avant que l'autorité judiciaire eût décidé si le préjudice dont ils se plaignaient avait été compris dans les éléments de l'indemnité à eux allouée par le jury d'expropriation, ou si elle n'avait pas été prise en considération pour la fixation de ladite indemnité, décider qu'il sera sursis à l'examen de la question du fond jusqu'à ce que le sens et la portée de la décision du jury d'expropriation aient été déterminés par l'autorité judiciaire ordonner la restitution des sommes payées par la compagnie à titre d'indemnité, condamner les sieurs Reynaud et autres à payer les intérêts et les intérêts des intérêts desdites sommes, et à supporter les frais d'expertise et les dépens;

Vu les observations en défense présentées pour les sieurs Reynaud et autres... tendant à ce qu'il plaise au Conseil rejeter le pourvoi et condamner la compagnie aux dépens par les motifs que le conseil de préfecture de la Savoie, par arrêté du 4 septembre 1874 avait imparti à la compagnie un délai de deux mois pour faire interpréter la décision du jury d'expropriation du 25 juin 1869, et

qu'après l'expiration de ce délai, la compagnie ne pouvait plus demander à l'autorité judiciaire de déterminer le sens et la portée de ladite décision;

Vu les observations présentées par le Ministre des Travaux Publics... tendant à ce qu'il plaise au Conseil dire qu'il sera sursis à statuer sur la question de savoir si une indemnité est due aux sieurs Reynaud et autres jusqu'à ce que l'interprétation de la décision du jury d'expropriation ait été donnée par l'autorité judiciaire et décider qu'il n'y a lieu en l'état à statuer sur les conclusions de la compagnie tendant à obtenir le remboursement des sommes qu'elle a payées;

Vu les observations nouvelles présentées pour la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée... tendant à ce qu'il plaise au Conseil lui impartir un délai pour demander aux tribunaux judiciaires l'interprétation de la décision du jury d'expropriation: attendu qu'après l'expiration du délai de deux mois fixé par l'arrêté du conseil de préfecture de la Savoie du 4 septembre 1874, ledit Conseil a statué au fond et condamné la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée à payer une indemnité aux sieurs Reynaud et autres, et qu'à la suite de cette décision la Cour de Chambéry a déclaré non recevable la demande formée par la compagnie à l'effet de faire déterminer le sens et la portée de la décision du jury d'expropriation du 5 juin 1869; que cependant le conseil de préfecture ne pouvait statuer au fond avant que ladite décision eût été interprétée par l'autorité judiciaire, et que l'expiration du délai fixé par le conseil de préfecture ne pouvait faire obstacle à ce que cette interprétation fût demandée; subsidiairement, réduire le chiffre des indemnités accordées par le conseil de préfecture, conformément aux appréciations de l'expert Guinaud; attendu que les évaluations qui ont servi de base à l'arrêté attaqué sont exagérées;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1867 et la loi du 3 mai 1841;

Considérant que devant le conseil de préfecture la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée a soutenu que les indemnités allouées aux sieurs Reynaud et autres par la décision du jury d'expropriation, en date du 25 juin 1869, comprenaient le dommage causé aux parties non expropriées de leurs terrains par la déviation et l'exhaussement de la route nationale n° 6, aux abords de la gare de Modane, et qu'en conséquence le conseil de préfecture, avant de statuer au fond, a imparti à la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée

un délai de deux mois, à l'effet de faire déterminer par l'autorité judiciaire le sens et la portée de la décision du jury;

Considérant, d'une part, que la compagnie n'a pas, dans ledit délai, justifié de ses diligences à l'effet de faire interpréter la décision du jury; que dès lors, elle n'est pas fondée à soutenir que c'est à tort que, par sa décision en date du 15 décembre 1876, le conseil de préfecture, sans s'arrêter aux moyens et exceptions soulevés par ladite compagnie, a statué au fond sur la demande d'indemnité formée par les sieurs Reynaud et autres;

Considérant, d'autre part, qu'il résulte de l'instruction, qu'en fixant à 40 620 francs le chiffre de l'indemnité totale allouée aux sieurs Reynaud et autres, le conseil de préfecture a fait une juste appréciation des circonstances de l'affaire... (Rejet avec dépens.)

(N° 435)

[13 mai 1881.]

Travaux publics. — Dommages. — Occupation de terrains et extraction de matériaux. Prix différent d'après la nature des matériaux extraits (moellons piqués et propres à être mis en œuvre; pierres cassées et débris) (*). — (Sieur Falaise contre sieur Bertrandon.) — *Indemnité allouée pour privation de jouissance et dépréciation définitive d'une parcelle de terrain sur laquelle des débris de toutes sortes ont été déposés et laissés à la fin de l'expertise. Indemnités pour arbres abattus.*

Vu la requête... pour le sieur Falaise... tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer — un arrêté du 11 juin 1878, par lequel le conseil de préfecture de la Corrèze, statuant définitivement sur l'indemnité due au requérant par le sieur Bertrandon, entrepreneur de travaux publics, pour occupation de terrains et extraction de matériaux, aurait fixé à un chiffre insuffisant le montant de ladite indemnité;

Ce faisant, attendu, en premier lieu que le conseil de préfecture n'a pas fait une évaluation suffisante du cube des matériaux extraits; en deuxième lieu, qu'un précédent arrêté, confirmé en appel par décision du Conseil d'État au contentieux du 19 mai 1876, avait fixé uniformément à 1 franc le prix du mètre cube des-

---

(*) Comp. l'arrêt du 23 mars 1870 (Baussan. *Annales*, 1871, p. 578).

que, néanmoins, l'arrêté attaqué n'alloue que
ces matériaux le prix de 1 franc, et pour le
0f,25 seulement; enfin, que l'indemnité allouée
ouissance, dépréciation définitive du sol, et va-
levés, serait de tout point insuffisante; allouer
pléments d'indemnité demandés sur ces diffé-
ntérêts et dépens;
n défense et recours incident présenté pour le
tendant à ce qu'il plaise au Conseil, attendu
tériaux extraits admis par le conseil de préfec-
; d'autre part, que les indemnités pour dom-
réclamées par le sieur Falaise ne seraient pas
ages étant la conséquence nécessaire de l'ex-
ière et se trouvant compensés par l'allocation
ux extraits, réformer l'arrêté attaqué, réduire
emnité totale allouée, dans la mesure détermi-
incident, subsidiairement rejeter la requête du
dépens;
3 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807, et le
1868;
lu Code civil;
le cube des matériaux extraits :
ni le sieur Falaise ni le sieur Bertrandon n'éta-
t à 4 217m3,74, conformément à la proposition
cube des matériaux extraits dont il est dû
aise par le sieur Bertrandon, le conseil de pré-
évaluation inexacte de la quantité desdits maté-

le prix à allouer pour lesdits matériaux d'après

e sieur Falaise n'est pas fondé à soutenir qu'un
lu conseil de préfecture aurait fixé d'avance
distinction entre les matériaux à extraire, et
nature, un prix uniforme de 1 franc pour les-

qu'il résulte de l'instruction qu'il sera fait une
on de la valeur des matériaux extraits, dont le
comme il est dit ci-dessus à 4 217m3,74, en dé-
r Falaise aura droit à un prix de 1 franc pour
de pierre de taille et moellons piqués, et de
is, soit 1 217m3,74 de matériaux consistant en
débris divers, dont l'existence est constatée par

l'instruction ; que l'application de ces prix auxdits matériaux d'après leur cube fixé respectivement comme il est dit ci-dessus, fait ressortir au profit du sieur Falaise un supplément d'indemnité de 750 francs ;

En ce qui touche les indemnités réclamées pour privation de jouissance et dépréciation définitive de parcelles de terrain ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction publique que le conseil de préfecture, en décidant, conformément à la proposition du tiers expert, que le sieur Falaise aura droit à une indemnité pour privation de jouissance de 102 ares de terrain pendant trois années, et en fixant à 198f,90 le montant de ladite indemnité, a fait une exacte appréciation des faits de l'affaire ;

Mais considérant que le sieur Falaise justifie en outre de la dépréciation définitive d'une parcelle de 51 ares sur laquelle des débris de toute sorte ont été déposés et laissés en fin d'entreprise ; qu'il a droit à une indemnité pour ce dommage, et que, d'après l'instruction, cette indemnité sera équitablement fixée à 255 francs, à raison de 5 francs par are ;

En ce qui touche la valeur des arbres enlevés :

Considérant qu'il résulte de l'instruction et que le tiers expert reconnaît que le procès-verbal de tierce expertise contient une erreur en ce qu'il relate l'enlèvement de 87 arbres seulement, au lieu de 104 qui ont été en effet enlevés ; qu'il résulte de l'instruction que le chiffre de l'indemnité allouée de ce chef doit être porté de 440f,50 à 839f,50, faisant ressortir un supplément d'indemnité de 399 francs... (L'indemnité de 3 193f,65, allouée au sieur Falaise à la charge du sieur Bertrandon, sera augmentée des suppléments ci-après, savoir : 1° 750 francs pour valeur des matériaux extraits ; 2° 255 francs pour dépréciation de parcelles de terrain ; 3° 399 francs, pour valeur, d'arbres enlevés, faisant ressortir une augmentation totale d'indemnité de 1 404 francs. Intérêts de ladite somme de 1 404 francs alloués du 24 octobre 1876, jour où ils ont été demandés. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus de la requête et recours incident rejetés. Dépens mis à la charge du sieur Bertrandon.)

(N° 436)

[13 mai 1881.]

Travaux publics. — Dommages. — Difficultés d'accès résultant des

vaux exécutés dans la rivière d'Yonne, pour la substitution du ime de navigation continue à celui de navigation par écluses. (Ministre des Travaux Publics contre sieur Buffé.) — *Répara-n de ce dommage non comprise dans le prix d'achat d'une par-le exproprié pour d'autres travaux : expertise ordonnée. Régu-rité.*

le recours présenté par le Ministre des Travaux Publics... ant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 16 juin par lequel le conseil de préfecture de l'Yonne a ordonné une rtise à l'effet de rechercher la cause du préjudice qu'aurait au sieur Buffé, propriétaire du moulin de Preuilly, l'exécu-de travaux exécutés par l'Administration des Ponts et Chaus-pour la substitution du régime de la navigation continue à par éclusées, déterminer l'importance de ce préjudice et en le montant en argent; attendu que si les travaux dont il s'agit u pour effet de supprimer un passage à gué dont le sieur Buffé rvait dans l'intervalle des éclusées pour desservir une pro-é qui se trouve comprise entre la rivière d'Yonne et un bief ientation du canal du Nivernais, aucune indemnité n'était due fait à ce propriétaire; qu'en effet, le bief d'alimentation du a été établi en 1824 sur une parcelle dépendant de cette pro-é, et que le prix d'achat de cette parcelle comprenait la répa-de tous les dommages que pourrait subir le surplus de la riété ; que, d'ailleurs, le passage du gué a toujours été subor-é au droit qu'a l'Administration de régler les éclusées; qu'ainsi xistence était essentiellement précaire; que si l'administra-cherché, en 1836 et en 1856, à favoriser l'exercice de cette é par l'exécution de certains travaux, ce fait ne saurait être déré comme impliquant la reconnaissance d'un droit;

le mémoire en défense présenté pour le sieur Buffé... ten-au rejet du recours avec dépens, par les motifs que le prix nte de la parcelle acquise par l'État en 1825 a été fixé en vue état de choses qui comportait la desserte du surplus de la riété au moyen d'un passage à gué, et qu'il ne saurait appar-à l'Administration d'aggraver cette situation au préjudice du Buffé; que les ingénieurs se sont toujours considérés comme de lui procurer ce passage;

les lois des 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807;

nsidérant qu'il résulte de l'instruction et que d'ailleurs il n'est ontesté que les travaux exécutés par l'Administration, dans la e de l'Yonne, pour la substitution du régime de la navigation

continue au régime de la navigation par éclusées ont eu pour effet de rendre plus difficile l'accès d'une propriété que le sieur Buffé possède entre la rivière de l'Yonne et une rigole d'alimentation du canal du Nivernais ; que si une partie de cette propriété a été achetée en 1825 par l'État à l'un des auteurs du sieur Buffé pour la confection de ladite rigole, le Ministre des Travaux Publics n'établit pas que le prix d'achat comprenait la réparation des dommages qui pourraient provenir de l'exécution d'autres travaux ; qu'il suit de là que c'est avec raison que le conseil de préfecture a ordonné qu'il sera procédé à une expertise à l'effet de déterminer l'importance du préjudice allégué par le sieur Buffé... (Recours rejeté. Dépens supportés par l'État.)

(N° 437)

[20 mai 1881.]

Cours d'eau. — Travaux publics. — Dommages aux usines. — Prise d'eau pour l'alimentation d'une gare de chemin de fer. — Travaux entrepris antérieurement à la déclaratian d'utilité publique et postérieurement à l'autorisation de l'usine.—(Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée contre sieur Flamain et autres.) — *Procédure. — L'arrêté d'un conseil de préfecture est suffisamment motivé quand, pour rejeter un moyen déjà présenté au début de l'instance, il se réfère à un arrêté antérieur qui a repoussé ce moyen en même temps qu'il a ordonné une expertise. — Lorsque des travaux, entrepris sans autorisation par une compagnie de chemin de fer, ont causé des dommages à une usine hydraulique, il suffit, pour que ces usines aient droit à une indemnité, qu'elles aient été régulièrement autorisées à l'époque où intervint le décret qui déclare d'utilité publique lesdits travaux. — Dommages postérieurs à l'expertise. — Droits des demandeurs réservés à cet égard. — Évaluation de l'indemnité due. Intérêts du jour de la demande. Intérêts des intérêts. Frais d'expertise mis pour le tout à la charge de la compagnie qui n'a pas fait d'offres* (*).

Vu la requête... pour la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée..., tendant à ce qu'il plaise au Conseil

---

(*) Voir 11 mars 1881, Chemin de fer de Lyon, *Annales* 1882, p. 851 et le renvoi ; — 7 juin 1865, Auger, *Annales* 1865, p. 756.

d'État annuler — un arrêté du 25 août 1876, par lequel le conseil de préfecture du Jura a condamné ladite compagnie à payer aux sieurs Flamain frères et autres, avec intérêts du jour de la demande, autant d'indemnités montant chacune à 245f,46 en réparation des dommages causés à leurs usines par l'établissement d'une prise d'eau dans la rivière le Besançon, pour le service de la gare de Saint-Amour ;

Ce faisant, attendu que le conseil de préfecture a rejeté, sans motiver cette partie de sa décision, la fin de non-recevoir tirée par la compagnie de la précarité du droit qui appartenait aux usiniers sur les eaux de la rivière le Besançon ; attendu au fond que, aux termes de l'article 48 de la loi du 16 septembre 1807, il y a lieu d'examiner si les usines des sieurs Flamain et consorts avaient une existence légale, et si le titre desdits usiniers ne les obligeait pas à souffrir sans indemnité toute restriction apportée à leur jouissance dans l'intérêt d'un travail d'utilité publique; attendu que les travaux exécutés par la compagnie étaient terminés quand les usines ont été réglées par les arrêtés préfectoraux du 23 juin 1864, qui forment leur seul titre légal; que lesdits travaux présentaient par eux-mêmes le caractère de travaux d'utilité publique, et qu'il importe peu que le décret leur conférant ce caractère soit intervenu postérieurement aux arrêtés préfectoraux précités ; attendu que, de plus, c'est en violation de la loi que l'arrêté attaqué a accordé aux usiniers les intérêts des sommes qui leur étaient allouées à titre d'indemnité ; dire qu'aucune indemnité n'est due aux sieurs Flamain et consorts et les condamner aux dépens, y compris les frais d'expertise;

Vu le mémoire en défense portant recours incident présenté pour les sieurs Flamain frères et autres..., tendant à ce qu'il plaise au Conseil d'État rejeter le pourvoi de la compagnie comme non recevable et mal fondé; attendu que c'est à tort que la compagnie soutient que l'arrêté attaqué doit être annulé pour défaut de motifs ; que le droit à indemnité des usiniers a été reconnu par l'autorité judiciaire par jugement passé en force de chose jugée, et que le décret déclarant d'utilité publique des travaux exécutés par la compagnie n'a pu porter atteinte à ce droit; attendu, d'autre part, que l'existence légale des usines a été déclarée par l'autorité judiciaire ; que les travaux de la compagnie ne pouvaient avoir le caractère de travaux publics antérieurement au décret du 22 février 1865, qui les a autorisés, et que, s'ils étaient terminés au moment où il a été procédé par l'autorité préfectorale au règlement des usines, cette circonstance ne saurait faire obstacle à ce que

les usiniers obtiennent réparation du préjudice résultant pour eux de la prise d'eau pratiquée par la compagnie ; attendu, enfin, que les intérêts des indemnités ont été alloués à bon droit en compensation de la perte de jouissance annuelle ; et statuant sur le recours incident, attendu que les experts n'ont pas fait une suffisante évaluation du dommage, lequel, d'ailleurs, n'a fait que s'aggraver; ordonner une expertise à l'effet d'évaluer à nouveau les indemnités dues et de rechercher notamment si la cascade de la gare a continué à fonctionner, quelle est la durée normale de la sécheresse, quel dommage peut résulter de la nécessité de vider périodiquement le bassin pour en opérer le curage, des accidents survenus et à survenir, de l'augmentation du nombre des trains ; dire que les experts procéderont à une nouvelle évaluation des quantités d'eau dérivées par la compagnie, du nombre et de la valeur des journeés de chômage et généralement de tous les dommages causés par l'établissement de la prise d'eau ; subsidiairement, fixer l'indemnité d'après les bases admises par l'expertise judiciaire, pour les dix-huit mois de fonctionnement de la cascade et du jet d'eau, à 1 494 francs pour les sieurs Flamain et pour les héritiers Gadoulet, pour le sieur Caron à 1 260 francs, pour le sieur Mignolet à 2 241 francs, et à raison du préjudice postérieur, pour les sieurs Flamain frères et les héritiers Gadoulet à 5 976 francs, pour le sieur Caron à 5 040 francs, pour le sieur Mignolet à 8 964 francs, avec intérêts à compter du jour de la demande et intérêts des intérêts, condamner la compagnie en tous les dépens, sous réserve de tous droits, notamment sur la propriété du canal et pour le cas où des dommages nouveaux viendraient à être constatés ;

Vu les conclusions nouvelles présentées pour les sieurs Flamain et consorts..., par lesquelles, tout en persistant dans leurs précédentes conclusions, ils concluent, sur le recours incident, à ce qu'il plaise au Conseil faire procéder, après une nouvelle expertise, à une évaluation du dommage comprenant toutes les causes des dommages qu'ont omises les premiers experts, comme celles qui se sont produites depuis le début de l'instance ; subsidiairement, dire que les sommes allouées par le Conseil d'État ne comprennent que les dommages subis jusqu'au jour de la demande, et réserver expressément le droit de demander réparation de tous les dommages postérieurs par voie d'action nouvelle ;

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII et du 16 septembre 1807 ;

Vu la loi des 12-20 août 1790 ;

Vu les articles 1153 et 1154 du Code civil ;

En ce qui concerne le pourvoi de la compagnie :

Sur le moyen tiré de ce que l'arrêté attaqué ne serait pas suffisamment motivé :

Considérant que, par un premier arrêté en date du 15 avril 1870, le conseil de préfecture a reconnu le droit des sieurs Flamain et consorts à obtenir réparation du préjudice résultant pour eux de la prise d'eau de la compagnie, et a ordonné une expertise sur leur réclamation; que, dans ces conditions, la compagnie requérante n'est pas fondée à demander que l'arrêté attaqué par lequel ledit conseil de préfecture, se référant à sa précédente décision et statuant en fait, s'est borné à constater l'accord des experts sur les points qui leur étaient soumis, soit annulé comme n'étant pas suffisamment motivé ;

Sur les conclusions tendant à ce qu'il soit décidé que les sieurs Flamain et consorts seraient sans droit pour obtenir réparation du dommage occasionné à leurs usines par la prise d'eau de la compagnie, par le motif que lesdits travaux étaient achevés lorsque sont intervenus les arrêtés préfectoraux du 23 juin 1864 ;

Considérant, sans qu'il soit besoin de rechercher si, antérieurement auxdits arrêtés, les usines des sieurs Flamain et consorts avaient une existence légale, que le décret, en date du 22 février 1865, déclarant d'utilité publique les travaux exécutés par la compagnie, est postérieur aux arrêtés préfectoraux qui ont réglé les moulins des sieurs Flamain et consorts; que ce décret a, d'ailleurs, été rendu sous la réserve des droits des tiers, et que, dès lors, il ne fait pas obstacle à ce que les usiniers obtiennent réparation du préjudice qui leur a été causé par la prise d'eau que la compagnie a pratiquée dans la rivière le Besançon ;

Sur les conclusions relatives à l'allocation, par le conseil de préfecture, des intérêts des sommes accordées aux sieurs Flamain et consorts ;

Considérant qu'il n'est pas établi que les sieurs Flamain et consorts aient, devant le conseil de préfecture, demandé les intérêts des sommes par eux réclamées, et que, par suite l'arrêté attaqué doit être annulé dans la disposition par laquelle il en a prononcé l'allocation à dater du 17 septembre 1869 ;

Mais considérant que lesdits sieurs Flamain et consorts ont demandé les intérêts des sommes qui leur étaient dues par leur requête enregistrée au secrétariat du contentieux du Conseil d'État, le 3 septembre 1878, que, par ladite requête, ils ont demandé les intérêts des intérêts, et qu'ils ont renouvelé cette demande le 17 novembre 1879, époque à laquelle il leur était dû plus d'une année d'intérêts et que, dès lors, il y a lieu de décider que les

indemnités allouées aux usiniers précités porteront intérêts à dater du 3 septembre 1878, et que les intérêts seront capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts à leur profit à dater du 19 novembre 1879;

Sur le recours incident :

Considérant que, pour demander qu'il soit procédé à une nouvelle expertise sur l'ensemble de leur réclamation, les usiniers se fondent, d'une part, sur ce que les experts auraient négligé de tenir compte de tous les éléments du dommage ainsi que des causes d'aggravation dudit dommage qui se sont produites avant la clôture de leurs opérations, et, d'autre part, sur ce que, postérieurement à la clôture de l'expertise, un nouveau préjudice leur aurait été occasionné, tant par suite des accidents survenus à la conduite et des pertes d'eau qui en ont été la conséquence que par suite de l'augmentation du nombre des trains alimentés par ladite prise d'eau et de la nécessité de vider périodiquement le réservoir afin d'en opérer le curage;

Considérant qu'il résulte de l'instruction, sans qu'il soit besoin d'ordonner une nouvelle expertise, qu'il sera fait une juste et suffisante appréciation du préjudice subi par les usiniers, du 22 février 1865 au 25 octobre 1875, date de la clôture de l'expertise en fixant à 500 francs le montant de l'indemnité attribuée à chacun d'eux, mais que, en l'état, il ne peut être statué sur leurs réclamations relatives aux conditions dans lesquelles la prise d'eau a pu fonctionner depuis le 25 octobre 1875, et que, par suite, il y a lieu de donner acte aux sieurs Flamain et consorts de leurs réserves tendant à obtenir la réparation de tous dommages causés à leurs usines à partir de ladite date;

En ce qui touche les frais d'expertise :

Considérant que, devant le conseil de préfecture la compagnie n'ayant fait aucune offre et ayant contesté aux sieurs Flamain et consorts tout droit à indemnité, c'est à tort que l'arrêté attaqué n'a mis à la charge de ladite compagnie qu'un cinquième des frais d'expertise, et que les sieurs Flamain et consorts sont fondés à demander qu'elle soit condamnée à supporter la totalité des frais d'expertise... (La compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée est condamnée à payer à chacun des usiniers Flamain frères, Gadoulet, Caron et Mignolet une indemnité de 560 francs pour tous dommages subis du 22 février 1865 au 25 octobre 1875. Les sommes allouées à titre d'indemnité aux sieurs Flamain et consorts porteront intérêts à dater du 3 septembre 1878. Les intérêts échus le 17 septembre 1879 seront capitalisés pour porter eux-mêmes in-

· dudit jour. La compagnie de Paris-Lyon-Méditer-
ıdamnée aux dépens et aux frais d'expertise. Le
conclusions, tant de la compagnie que du recours
rejeté. L'arrêté attaqué est réformé en ce qu'il a de
. présente décision.)

(N° 438)

[20 mai 1881.]

ıt. — Chemin de fer de l'Ouest. — Garantie d'intérêts.
nie des chemins de fer de l'Ouest.) — *Compte de*
été sous réserve d'une liquidation nouvelle, relative au
er de ceinture; dépenses admises au compte du premier
ıt; intérêts de garantie alloués du jour où les dépenses
s; renvoi devant le Ministre. (*) — *État condamné aux*

uête... pour la compagnie des chemins de fer de
lant à ce qu'il plaise au Conseil annuler en tant que
· une décison du Ministre des Travaux Publics du
qui a réglé le compte de premier établissement de
requérante;
ıttendu que, lors du règlement des comptes de 1866
mmission de vérification des comptes a écarté du
blissement deux sommes de 80 000 francs et de
s représentant ensemble la quote part de la compa-
ıt dans les dépenses de construction de l'embranche-
ché aux bestiaux de la Villette, annexe du chemin de
e; que la compagnie a fait, à cette époque, des ré-
s les deux décisions ministérielles du 1er mars 1872
ces réserves et déclaré qu'il y serait statué lorsque
lu chemin de fer de ceinture aurait présenté ses
endu que, ces comptes ayant été présentés, la même

ı théorie générale des garanties d'intérêts, les conclusions de
ire du Gouvernement Marguerie, sous l'arrêt du 4 mars 1881,
terranée, *Annales* 1882, p. 730 et les renvois; — Aucoc, *Con-*
2e édition, p. 252, 268, 490, nos 1211, 1224, 1364. — Dans la
de ce volume consacré à la voirie, la partie qui traite des che-
spécialement des conventions financières qui les concernent, a
mplétée et mise au courant au moyen des textes et documents
jusqu'à l'année 1881.

commission a reconnu le bien fondé de la réclamation de la compagnie de l'Ouest, et qu'elle a en conséquence porté au compte des 55 millions de francs compris dans le capital garanti sur le nouveau réseau, la dépense de 300 000 francs ci-dessus spécifiée; mais que la commission s'est refusée à faire remonter l'effet de sa décision à l'époque où elle aurait dû être prise pour la première fois et que, conformément à son avis, le Ministre a refusé d'accorder à la compagnie le bénéfice des intérêts à 4f,65 p. 100 sur ladite somme à partir de l'exercice dans lequel la dépense a été réellement effectuée; attendu que la fin de non-recevoir opposée par la commission et par le Ministre et tirée de ce que les décisions de 1872, qui ont exclu les dépenses dont s'agit du capital garanti, sont devenues définitives, est sans valeur en présence des termes mêmes desdites décisions et des réserves expresses qu'elles contiennent; dire qu'il sera ajouté au compte de garantie de 1872 une somme de 59 584 francs, représentant les intérêts de la somme de 300 000 francs jusqu'au 31 décembre 1872, savoir : pour intérêts de 80 000 francs dépensés en 1866, 18 620 francs, et pour intérêts de 220 000 francs dépensés en 1867, 40 964 francs, et condamner l'État aux dépens;

Vu les observations présentées par le Ministre des Travaux Publics, tendant au rejet de la requête par les motifs que les décisions ministérielles du 1er mars 1872, qui ont rejeté la réclamation formulée à cette époque par la compagnie, sont devenues définitives et irrévocables, faute par la compagnie de les avoir attaquées dans les délais par la voie contentieuse, la seule qui lui fût ouverte pour en obtenir la réformation; que si ces décisions contiennent des réserves au sujet des rectifications à opérer après la vérification des écritures du syndicat du chemin de fer de ceinture, ces réserves n'avaient pas trait aux réclamations de la compagnie, lesquelles étaient dores et déjà définitivement écartées; que la compagnie ne saurait être admise à s'appuyer sur les dispositions favorables à ses intérêts, contenues dans la décision du 28 mars 1878, pour revenir contre les décisions antérieures devenues définitives;

Vu les observations du Ministre des Finances par lesquelles le Ministre déclare s'en rapporter à la sagesse du Conseil sur le point de savoir si les réserves insérées dans l'article 4 du 1er mars 1872 ont imprimé à ses décisions un caractère provisoire en ce qui concerne la dépense de 300 000 francs, objet du litige;

Vu le décret du 6 mai 1863;

Sur la fin de non-recevoir tirée de ce qu'il aurait été définitive-

éclamation de la compagnie par les décisions
mars 1872 :
ar l'article 4 des décisions précitées le Ministre
es au sujet « des rectifications qu'il pourrait y
ubir au règlement des comptes par suite de la
enses du chemin de fer de ceinture, » et qu'il
on que par ces réserves il était sursis à statuer
recettes et des dépenses de l'embranchement
'au moment où les écritures du chemin de fer
pu être soumises à la vérification; que, dans
s décisions susvisées ne font pas obstacle à ce
umette à l'autorité compétente une question
nitive a été explicitement ajournée ;

e Ministre des Travaux Publics ne conteste pas
r de 1871, sur le capital garanti de la dépense
eprésentant la quote-part de la compagnie de
truction de l'embranchement de la Villette;
le principe de la garantie étant admis, il y a
nter les effets à l'époque à laquelle la dépense
a compagnie est renvoyée devant le Ministre
pour être procédé, dans la forme indiquée par
1863, à la liquidation des intérêts qui lui sont
1867, sur la somme de 80 000 francs, et du
la somme de 220 000 francs, formant ensemble
enses faites par la compagnie pour la construc-
ment du marché aux bestiaux de la Villette,
de l'exercice où cette dépense a été comprise
ti. La décision du Ministre des Travaux Publics
1878 est réformée en ce qu'elle a de contraire
précède. Les dépens seront supportés par

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES

(N° 439)

[1er juillet 1882.]

Créances d'exercices clos. — Instruction en vue de la déchéance quinquennale.

Monsieur l'Ingénieur en chef, par suite de circonstances indépendantes de l'Administration, des créances d'exercices clos tombent chaque année sous le coup de la prescription quinquennale.

Aux termes de l'article 9 de la loi du 29 janvier 1831, l'Administration ne peut pas se dispenser de faire, lorsqu'il y a lieu, application de la déchéance, mais c'est là un droit rigoureux dont il est possible de diminuer l'usage en avertissant en temps utile les créanciers de l'État des dispositions impératives de la loi.

Déjà une circulaire du 21 août 1852 (*) a prescrit à MM. les ingénieurs en chef de prendre, autant que possible, les mesures nécessaires pour mettre les créanciers négligents ou ignorant la loi en demeure de régulariser leur situation et de réclamer les sommes qui leur sont dues.

En vous rappelant les instructions contenues à cet égard dans la circulaire précitée, à laquelle je vous prie de vous reporter, j'ai l'honneur de vous inviter, Monsieur l'Ingénieur en chef, à adresser aux intéressés des avertissements destinés à rendre l'application de la loi de déchéance aussi rare que possible.

Recevez, Monsieur l'Ingénieur en chef, l'assurance de ma considération très distinguée.

Le Ministre des Travaux Publics,
H. VARROY.

(*) Voir *Annales* 1852, p. 330.

(N° 440)

[7 juillet 1882.]

ication du modèle de cahier des charges.

, l'article 4 du modèle de cahier des charges
décembre 1868 (*) par les Départements des
es Finances, pour servir de base aux adjudi-
passages d'eau appartenant à l'État, stipule
en faveur de certains employés et agents du
s « pour le cas seulement où ces divers fonc-
bligés de passer d'une rive à l'autre pour
t sous la condition qu'ils seront revêtus des
s de leurs fonctions ou porteurs de leurs com-

Postes et des Télégraphes a récemment ap-
r la nécessité qu'il y aurait à modifier cette
oncerne les agents de son département, at-
pas tous astreints au port de l'uniforme et que
er leur commission à chaque passage consti-
te. Mon collègue a demandé que le passage
rdé, soit sur la présentation d'une carte per-
l'Administration, soit au moyen d'une réqui-
départemental, suivant qu'ils sont astreints
riodiques ou seulement à des passages acci-

e Ministre des Finances, j'ai reconnu qu'il y
suite à cette proposition et de rendre appli-
s autres administrations la mesure indiquée
s Postes et des Télégraphes, étant bien en-
du passage est subordonnée au cas où les
de traverser d'une rive à l'autre pour cause

ivant la remarque de M. le Ministre des Finan-
nbler une lacune existant dans le paragra-
u cahier des charges type, où la nomenclature
du péage, ne comprend ni les Inspecteurs des

2-0.

finances, ni les agents des manufactures de l'État dont le personnel a été détaché, à partir de 1860, de l'Administration des contributions indirectes. Il convient enfin de réunir sous une même dénomination les agents de l'Administration des postes et ceux des télégraphes, qui dépendent aujourd'hui d'un même département ministériel.

Dans ces conditions, Monsieur le Préfet, le début de l'article 4 du cahier des charges des bacs et passages d'eau devra, à l'avenir être rédigé ainsi qu'il suit :

Art. 4. — « Le fermier ne pourra, dans les cas prévus par le « présent article, exiger aucun droit de passage des fonctionnaires, « employés ou agents ci-après désignés, savoir :

« 1° Les Préfets et Sous-Préfets en tournée dans leurs départe- « tements et arrondissements, les maires, les juges d'instruction et « procureurs de la République, les juges de paix et leurs greffiers, « les commissaires de police et autres agents de police judiciaire, « les ingénieurs et agents des ponts et chaussées, les inspecteurs « des finances, les directeurs et employés des administrations de « l'enregistrement et des domaines, des contributions directes (les « percepteurs compris), des contributions indirectes et des doua- « nes, les agents des manufactures de l'État, les agents de l'adminis- « tration forestière, les agents voyers, piqueurs et cantonniers des « chemins vicinaux, les receveurs des communes, les vérificateurs « des poids et mesures, les préposés d'octroi et les agents de l'ad- « ministration des postes et des télégraphes, mais pour le cas seu- « lement où ces divers fonctionnaires et employés seront obligés « de passer d'une rive à l'autre pour cause de service, et sous la « condition que les employés seront revêtus des marques distinc- « tives de leurs fonctions ou porteurs soit de leurs commissions, « soit de cartes personnelles tenant lieu de ces commissions, soit « enfin de réquisitions délivrées par le directeur du service inté- « ressé ;

« Les ministres des différents cultes, etc. »

La suite de l'article comme au modèle du cahier des charges, sauf le paragraphe 4, dont la rédaction, modifiée par une circulaire du 16 juin 1880 (*), que je crois utile de rappeler à votre attention, doit être libellée dans les termes ci-après :

« 4° Les militaires de tous grades, voyageant avec leurs corps, « les sous-officiers et soldats voyageant isolément, la gendarmerie « dans l'exercice de ses fonctions, ainsi que les individus conduits

(*) *Annales* 1880, p. 748.

erie et les voitures et chevaux servant à les trans-
:iers lors de la durée et dans l'étendue de leur
;. »

ien veiller, Monsieur le Préfet, à ce qu'à l'avenir
e des indications qui précèdent dans la rédaction
harges destinés à servir de base aux adjudications
u.

e m'accuser réception de cette circulaire, dont
on à MM. les Ingénieurs.

our le Préfet, l'assurance de ma considération

Le Ministre des Travaux Publics,
H. VARROY.

(N° 441)

[10 juillet 1882.]

de fer d'intérêt local. — Instructions.

:nieur en chef, M. le Ministre des postes et des
de signaler à mon attention l'intérêt qu'il y
les fonctionnaires de son département fussent,
'obation des cahiers des charges des chemins
ocal par les assemblées départementales, appelés
'il n'y a pas de conditions spéciales à y introduire
services qui leur sont confiés.

au désir exprimé par mon collègue, j'ai décidé,
l. les Ingénieurs en chef des Ponts et Chaussées
n conférence avec MM. les Directeurs départe-
es et télégraphes, pour l'examen des stipulations
cahiers des charges de chemins de fer d'intérêt
oncerne les deux services dont il s'agit.

m'accuser réception de la présente circulaire
vous conformer aux instructions qu'elle ren-

eur l'Ingénieur en chef, l'assurance de ma consi-
nguée.

Le Ministre des Travaux Publics
H. VARROY.

(N° 442)

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

NAVIGATION INTÉRIEURE.

RÈGLEMENT

de police type sur les canaux et les rivières canalisées (*).

TITRE PREMIER.

CONDITIONS A REMPLIR POUR NAVIGUER.

ARTICLE PREMIER.

Dimensions des bateaux, trains ou radeaux.

Aucun bateau, train ou radeau circulant sur ne devra excéder les dimensions (**) suivantes, qui seront mesurées de dehors en dehors, y compris le chargement et sans aucune tolérance.

	LONGUEUR.	LARGEUR.
Bateaux.		
Trains ou radeaux.		

(*) Ce règlement est destiné à remplacer celui qui accompagnait la circulaire ministérielle du 1er mai 1882 et qui a été inséré à la page 745.

(**) La longueur maximum des bateaux, trains ou radeaux devra, en général, être fixée de telle sorte que, dans les écluses, lorsqu'ils touchent le mur de

bateau, au-dessous du plan de flottaison, ne
ır (*) toute tolérance com-
ans des cas exceptionnels et pendant les
acement pourra être réduit par un arrêté du
ié de cette réduction par voie de publication
eaux circulant sur devront,
de telle sorte que leur tirant d'eau n'excède
si fixée.
rd, au-dessus du plan de flottaison, sera au

au, chargement compris, au-dessus du plan
era pas (***) de
de à
ou radeau ne satisfaisant pas aux conditions
sent article pourra être retenu au point qui
agents de la navigation.
remis en marche que s'il remplit ces condi-

ARTICLE 2.

Devises.

ront à la poupe leur dénomination, le nom et
iétaire.
eaux porteront aussi sur une planche le nom
priétaire.
eront apparentes, en toutes lettres, en carac-
ns 8 centimètres de hauteur. Elles seront
rdage du bateau, ou sur une planche fixée à
à ne pouvoir être déplacée.

0m,30 de jeu du côté des portes d'aval, dans toutes les
nt pendant leur mouvement. La longueur des bateaux
m,20 que celle des écluses; mais cette différence sera
trains ou radeaux, qui sont plus difficiles à mesurer
eur irrégularité.

loit être inférieure de 0m,20 à la profondeur d'eau sur
le zéro des échelles hydrométriques des écluses.

ra au moins de 0m,10 sur les canaux et les rivières.
rivières, par des règlements spéciaux.

ndiquer dans cet article seront déterminées d'après la
des ponts à traverser et pourront, dès lors, varier sur
le parcours des bateaux.

ARTICLE 3.

Personnel. — Agrès.

Chaque bateau, train ou radeau aura au moins un marinier à bord sur les canaux et deux sur les rivières.

Il devra, en outre, être muni de tous ses agrès en bon état, et notamment de plusieurs ancres et de piquets d'amarres et des cordages nécessaires.

ARTICLE 4.

Vérification de l'état des bateaux.

Tout bateau devra être soumis tous les ans au moins, et plus souvent, si cela est jugé nécessaire par les agents de la navigation, à une vérification ayant pour objet de constater qu'il est en état de naviguer; qu'il est muni des échelles prescrites par l'article 8 du décret du 17 novembre 1880; que ces échelles n'ont subi aucune altération, et que leur point zéro correspond exactement au tirant d'eau à vide. Cette vérification sera faite par les agents et dans les ports désignés à cet effet.

En cas d'urgence, la vérification des bateaux en marche pourra être faite sur un point quelconque d par l'Ingénieur ou par un agent qu'il déléguera spécialement.

Tout bateau reconnu en mauvais état sera retenu et ne pourra se remettre en marche qu'après avoir été convenablement réparé.

ARTICLE 5.

Pièces dont tout batelier doit être muni.

Tout conducteur de bateau, train ou radeau doit être muni d'une lettre de voiture en bonne forme, ainsi que du procès-verbal de jaugeage et de la déclaration de chargement prescrits par les articles 5 et 10 du décret du 17 novembre 1880.

Tout conducteur de bateau doit être, en outre, porteur d'un certificat délivré par l'un des agents commis à la vérification dont il est parlé à l'article précédent et constatant que son bateau est en état de naviguer.

Ces pièces seront représentées à toute réquisition des agents de l'Administration.

Les déclarations et lettres de voiture devront être tenues au courant des variations de chargement.

Les agents de la navigation pourront s'assurer, d'une manière sommaire, que les déclarations sont d'accord avec les chargements.

ont par écrit, sur la déclaration, les dés
ention puisse être réprimée.

ARTICLE 6.

ue doivent remplir les bateaux naviguan

isolé naviguant de nuit aura deux n

é par un fanal fixé à l'avant, dont la lumi
evaux de halage.
s allumeront, en outre, lorsqu'ils en se
if et même deux au passage des écluse
arrêtés seront aussi éclairés pendant la
quisition des agents de la navigation, l
gée nécessaire pour prévenir les accid
à vapeur, porteurs ou remorqueurs se
erne l'éclairage, aux conditions réglem
nre de bateaux. Il en sera de même
convois.

ARTICLE 7.

Conduite des chevaux de halage.

de halage seront toujours conduits par
'est pas à cheval, devra se tenir à la

ARTICLE 8.

Marche simultanée des bateaux.

pourront marcher en convois sur les ca
t désignés par l'Administration. Une dé
inera, pour chaque ligne ou section
teaux qui pourront être attachés à la

s, marchant dans le même sens, laiss
le d'au moins 300 mètres.
ent des bateaux est interdit sur les cana
ar les règlements spéciaux, sur les rivi
les.
éanmoins, sans autorisation, attacher c
de l'autre, quand cela sera possible san
chevaux habituellement employés à la

Ne seront pas considérés comme bateaux accouplés ou doublés, les bateaux reliés ensemble de manière à former un système invariable qui n'excède, ni en longueur, ni en largeur, les dimensions fixées à l'article 1er.

TITRE II.

CLASSEMENT DES BATEAUX : BATEAUX A VAPEUR, SERVICE RÉGULIER ET SERVICE ORDINAIRE. — TRÉMATAGE ET PRIORITÉ DE PASSAGE AUX ÉCLUSES ET PONTS MOBILES. — HALAGE.

ARTICLE 9.

Classement des bateaux.

Les bateaux sont divisés en six classes, savoir :

1re *classe.* — Bateaux à vapeur isolés pour voyageurs ou marchandises et bateaux à vapeur de plaisance jaugeant plus de dix tonneaux.

2e *classe.* — Bateaux halés par des chevaux marchant au trot avec relais.

3e *classe.* — Bateaux isolés ou en convois dont la traction se fait par la vapeur.

4e *classe.* — Bateaux isolés ou en convois halés par des chevaux marchant au pas avec relais.

5e *classe.* — Bateaux isolés halés sans relais par des chevaux, des bœufs ou des ânes.

6e *classe.* — Bateaux isolés halés par des hommes; trains et radeaux quel que soit le mode de traction.

ARTICLE 10.

Bateaux à vapeur.

Aucun bateau à vapeur ne pourra être mis en service sans le permis exigé par les règlements spéciaux sur les machines à vapeur. L'acte d'autorisation indiquera, notamment, le système des appareils propulseurs et la vitesse maximum de la marche du bateau.

Les ingénieurs et les agents délégués par eux à cet effet pourront monter à bord des bateaux à vapeur, pour en constater la

ɔrécier l'effet que la marche de ces bateaux
ges.

ARTICLE 11.

ice régulier et service ordinaire.

remières classes, la navigation est régulière ou

vigation régulière celle des bateaux qui partent
xe et ne s'arrêtent qu'à des ports déterminés.
linaire comprend les autres bateaux, isolés ou
ns ou les radeaux.

ARTICLE 12.

Service régulier.

ıliers ne pourront être établis qu'en vertu d'une
s les conditions qu'elle aura prescrites.
torisation devra indiquer le nombre de bateaux
'employer, les lieux et jours de départ et d'ar-
raction et les principaux points de stationne-

ra accordée par le Préfet, quand les points de
seront compris dans un même département, et
ınd ces points extrêmes seront dans des dépar-

ARTICLE 13.

service régulier de 1re, de 2e et de 3e classe
, en caractères apparents, les mots : *Service*

.ns deux mariniers à bord.
e flamme rouge.
ıtre, munis d'une cloche qu'ils devront faire
es des écluses et des ponts mobiles et avant
aux, marchant dans le même sens, qu'il devront

ARTICLE 14.

ervice régulier de 4e classe porteront à l'avant,
rents, les mots : *Service non accéléré.*
e flamme bleue.

ARTICLE 15.

Lorsqu'un entrepreneur de service régulier aura été condamné, deux fois dans le délai d'un an, pour infraction aux conditions de l'autorisation qu'il aura obtenue, cette autorisation pourra lui être retirée.

ARTICLE 16.

Service ordinaire.

Il est défendu de placer, sur des bateaux qui n'appartiennent pas à un service régulier, tout ou partie des signes distinctifs de ce service

ARTICLE 17.

Trématage.

Les numéros des classes des bateaux règlent l'exercice du droit de trématage.

A égalité de classe, ce droit est exercé dans l'ordre suivant :

Les bateaux affectés à un service de voyageurs;

Les bateaux chargés pour le service de l'État et pour les travaux de navigation;

Les bateaux de service régulier portant des marchandises.

Les bateaux qui se préparent à exercer le droit de trématage sont tenus d'avertir les bateaux qu'ils doivent dépasser, au moyen d'une cloche qui sera sonnée à 500 mètres au moins du point présumé du croisement, comme il est dit à l'article 13 ci-dessus.

Le droit de trématage ne pourra plus s'exercer quand le bateau à dépasser sera à (*) d'un passage rétréci qui ne permet pas le croisement. Des poteaux plantés sur la berge indiqueront les limites entre lesquelles le droit de trématage cessera d'exister.

ARTICLE 18.

Droit de priorité de passage aux écluses et ponts mobiles.

Le droit de priorité de passage aux écluses et ponts mobiles s'exerce suivant l'ordre d'arrivée des bateaux aux poteaux indicateurs de la limite du trématage. Un seul bateau d'ailleurs pourra dépasser cette limite, en attendant son tour de passage ; tous les autres devront stationner en dehors.

Les bateaux en convois, avec ou sans remorqueurs, ne compte-

(*) Cette distance semble devoir être fixée à 100 mètres au moins.

que pour une unité et seront éclu
toute réserve des conditions qui
décisions spéciales.
ıdeaux compteront pour autant d'
Ils seront tenus de s'arrêter au p
détaché ne franchira l'écluse que
rrivée d'un bateau ou d'un convoi.
e navigation où il existe des servic
elles où il existe des écluses à gra
de recevoir, en une seule fois, t
èglements particuliers continuero

tances exceptionnelles certains bate
trématage en dehors du droit de
ırs de ces bateaux devront être mu
t individuelles, délivrées par l'Ingér
ıus de représenter à toute réquisiti
dérogé à la règle, pour un temps
ıle, en faveur des bateaux chargés
dises, et notamment des blés et fari
cision ministérielle.
ıtations sur l'application des disposit
nducteurs de bateaux seront tenu
de l'éclusier ou de tout autre agen
rité du passage.

ARTICLE 19.

Halage.

ıux marchant avec relais auront l
les chevaux embarqués devra êtr
evaux à terre.

TITRE III.

DU RADEAUX EN MARCHE. — PASSAGE A
ET PONTS MOBILES.

ARTICLE 20.

Navigation de jour et de nuit.

le passage aux écluses auront lie

Les Ingénieurs peuvent, néanmoins, interdire la navigation de nuit à l'époque des crues, des gelées et des débâcles, et dans le cas où des avaries survenues, soit aux digues, soit aux ouvrages d'art de la voie navigable, feraient craindre quelque danger.

Les Ingénieurs peuvent aussi rendre la navigation de nuit obligatoire pour tous les bateaux sans distinction, lorsque ces bateaux encombrent les biefs, notamment aux approches et à la suite des chômages.

ARTICLE 21.

Interruption de la navigation.

Hors le cas de force majeure, la navigation ne pourra être suspendue que par un acte administratif qui fixera l'époque et la durée de l'interruption.

Pendant les chômages, les bateaux pourront circuler à leurs risques et périls dans les parties restées en eau.

ARTICLE 22.

Rencontre des bateaux, trains ou radeaux.

Tout bateau, train ou radeau allant dans un sens doit la moitié de la voie d'eau à tout bateau, train ou radeau allant dans un sens contraire.

Quand les bateaux qui se croisent sont l'un chargé, l'autre vide, le bateau vide se range du côté opposé au halage.

Si les bateaux qui se croisent sont tous deux chargés ou vides, le bateau montant se tient du côté du halage.

ARTICLE 23.

Dans le trématage, le bateau qui cède le passage doit se ranger du côté opposé au halage et lâcher son trait.

Si le bateau trématant est un bateau à vapeur isolé ou remorquant un convoi, le bateau à dépasser se rangera du côté du halage sans lâcher son trait.

ARTICLE 24.

Lorsqu'un bateau, train ou radeau se présentera dans une partie de la voie navigable qui n'a pas une largeur suffisante pour le croisement de deux bateaux, et dans laquelle un équipage se trouvera déjà engagé, il sera tenu de s'arrêter et de se ranger pour laisser passer ce dernier.

Des poteaux indicateurs feront connaître les limites entre lesquelles le croisement des bateaux ne peut avoir lieu.

ARTICLE 25.

Tout bateau qui s'arrête doit se ranger du côté opposé au halage.

ARTICLE 26.

Passage aux écluses et ponts mobiles.

Les éclusiers et les pontiers n'accorderont, sous aucun prétexte, le passage des écluses et ponts mobiles aux bateaux, trains et radeaux dont les conducteurs ne représenteraient pas les pièces exigées par l'article 5 du titre Ier.

ARTICLE 27.

Avant d'accorder le passage de nuit aux écluses et ponts mobiles, les éclusiers et pontiers devront s'assurer que les bateaux remplissent les conditions prescrites par l'article 6 du présent règlement et qu'ils doivent continuer leur route.

Pour les bateaux à vapeur, les éclusiers et pontiers exigeront la production du permis de navigation.

ARTICLE 28.

Tout bateau, train ou radeau qui, arrivé près d'une écluse, ne pourrait passer immédiatement, devra s'arrêter, pour attendre son tour, avant le poteau indicateur de la limite du stationnement.

ARTICLE 29.

Tout bateau, train ou radeau qui, arrivé près d'une écluse, ne voudra pas se faire écluser, devra s'arrêter au poteau indicateur et se garer dans l'emplacement qui lui sera indiqué par l'éclusier.

ARTICLE 30.

On profitera, autant que possible, de la même éclusée pour faire passer deux bateaux marchant en sens contraire. Les mariniers seront tenus d'exécuter les manœuvres prescrites dans ce but par les éclusiers.

ARTICLE 31.

Aux approches des écluses, ponts et ouvrages d'art, le mouvement des bateaux sera réglé de manière à prévenir tout choc.

Les bateaux seront solidement amarrés, à chaque extrémité, pendant qu'on les éclusera; on les fera ensuite sortir avec précaution; en aucun cas, on ne les attachera aux portes.

Chaque bateau sera muni de perches pour parer les chocs contre les bajoyers et les portes, et pour aider à la sortie des écluses.

Les patrons et mariniers devront d'ailleurs se conformer ponctuellement à tous les ordres qui leur seront donnés par l'éclusier, pour les précautions à prendre lors des manœuvres de l'éclusage.

ARTICLE 32.

Les bateaux-trains ou radeaux ne peuvent rester dans l'écluse que le temps strictement nécessaire pour la manœuvre.

ARTICLE 33.

L'éclusier a seul le droit de manœuvrer les ventelleries et les portes d'écluses. Toutefois, il peut être aidé par les mariniers, qui doivent, dans ce cas, se conformer à ses ordres.

TITRE IV.

PASSAGE DES SOUTERRAINS.

ARTICLE 34.

(A régler dans chaque cas.)

§ 1er. . . . . .
§ 2. . . . . .
§ 3. . . . . .

TITRE V.

STATIONNEMENT DES BATEAUX. — EMBARQUEMENT, DÉ
ENTREPOT DES MARCHANDISES. — MESURES D'ORDRE D
PUBLICS ET PRIVÉS. — RÉPARATION DES BATEAUX. —

ARTICLE 35.

Stationnement des bateaux.

Les bateaux ne peuvent stationner que dans les
les parties de la voie navigable désignées par les I
Le stationnement est dans tous les cas interdit :
1° Sur tous les points où le croisement des bat
s'opérer ;
2° A moins de
en amont et en aval des écluses.

ARTICLE 36.

Les bateaux qui stationnent dans les biefs se place
rang du côté opposé au halage.
Ils sont disposés par groupes, laissant entre eux
libre suffisant pour le croisement des bateaux en m
les indications des Ingénieurs. Le nombre de b
bout à bout dans chaque groupe et la longueur
à réserver entre chaque groupe seront fixés par le
propositions des Ingénieurs en chef.

ARTICLE 37.

Tout bateau en stationnement sera amarré à ses de
Il devra être gardé de jour et de nuit.

ARTICLE 38.

Embarquement, débarquement et entrepôt des mar

Il est défendu de charger, décharger et déposer
dises ailleurs que dans les ports, à moins d'une
l'Ingénieur, s'il s'agit d'un bateau, ou d'une autorisa
nieur en chef, s'il s'agit de chargements ou de déch
doivent avoir une certaine durée ou une certaine co

ARTICLE 39.

Mesures d'ordre dans les ports publics ou privés.

Lorsque les ports publics ou privés sont du côté du halage, les bateaux ne peuvent y rester que pendant le temps strictement nécessaire pour leur chargement ou leur déchargement.

Aussitôt après l'achèvement de ces opérations ou pendant leurs interruptions, les bateaux doivent s'amarrer du côté opposé.

ARTICLE 40.

Les mariniers, dans les ports publics, se conformeront au règlement particulier de chaque port.

Il est d'ailleurs prescrit d'une manière générale :

1° D'enlever les gouvernails et de les mettre dans les bateaux ou le long du bord;

2° De ranger les marchandises à terre de manière qu'elles occupent le moins d'espace possible;

3° De réserver sur le bord un chemin de 4 mètres, au moins, du côté du halage et un chemin de 2 mètres, au moins, du côté opposé;

4° De laisser libres les chemins de service réservés sur chaque port, suivant les indications données par les Ingénieurs ou par les Inspecteurs et gardes-port.

ARTICLE 41.

Les bateaux en chargement ou en déchargement seront placés à quai dans les ports publics, de préférence à tous autres.

ARTICLE 42.

Il ne peut être déposé dans les ports publics que des marchandises arrivées par eau ou destinées à être embarquées.

ARTICLE 43.

Bateaux en réparation.

Les bateaux à réparer devront être placés sur des cales de radoub.

Les propriétaires des bateaux pourront, néanmoins, quand les circonstances l'exigeront, obtenir des Ingénieurs la faculté de réparer leurs bateaux sur d'autres points qui leur seront désignés.

ARTICLE 44.

Garage.

sans emploi ou qui attendront leur chargement
ns les lieux désignés par les Ingénieurs. Ils seront
e il est dit à l'article 36 du présent règlement.
ires de ces bateaux seront tenus de faire connaître
om et la demeure des personnes à qui la garde en

TITRE VI.

CTIONS ET PRESCRIPTIONS. — AUTORISATIONS.
DISPOSITIONS DIVERSES.

ARTICLE 45.

Interdictions.

u :
u déposer dans ou sur
s, des immondices, pierres, graviers, bois, paille ou
n qui puisse en embarrasser et atterrir le lit; d'y
ieu, d'y mettre rouir du chanvre et du lin, comme
des pierres, terres, sables et autres matériaux
bords que 12 mètres (article 14 de l'arrêt du

orer, soit les digues ou ouvrages d'art, soit les
récoltes (article 11 de l'arrêt du 24 juin 1777);
ner sur les terre-pleins des écluses et sur les pas-
rtes;
, avec des bestiaux ou des chevaux autres que ceux
lage, les levées et autres parties des terrains dépen-
navigables qui ne sont pas grevées de la servitude

r pâturer les chevaux ou toute espèce de bétail;
er, à moins d'être fermier ou permissionnaire de la

r autrement qu'à la ligne flottante tenue à la main,
fermier ou permissionnaire de la pêche.

ARTICLE 46.

Il est défendu aux mariniers et autres :

1° D'embarrasser les ports et gares qui leur sont affectés, de laisser vaguer les soupentes de leurs traits de bateaux, de garer leurs bateaux ou radeaux du côté du halage (article 8 de l'arrêt du 24 juin 1777);

2° D'amarrer les bateaux, trains ou radeaux sur les banquettes, plus près de l'arête intérieure de la berge que 3 mètres;

3° D'attacher aucun cordage aux arbres plantés sur les banquettes ou les francs-bords, aux bornes kilométriques, aux poteaux de stationnement, aux poteaux télégraphiques, et de tenir les cordages élevés au-dessus des banquettes de manière à gêner ou intercepter le passage;

4° De se servir, sur les canaux et au passage des écluses et ouvrages d'art en général, de harpons, gaffes, bâtons ferrés et autres engins qui pourraient endommager les maçonneries, portes d'écluses et toute partie de la voie navigable.

ARTICLE 47.

Prescriptions.

Les riverains mariniers ou autres devront faire enlever, dans le plus bref délai possible, les pierres, terres, bois, débris de bateaux et autres empêchements étant de leur fait ou à leur charge, dans e lit de la voie navigable ou sur les bords. Faute de quoi il y sera pourvu à leurs frais, sans préjudice de l'amende encourue pour la contravention (article 3 de l'arrêt du 24 juin 1777).

ARTICLE 48.

Autorisations.

Dans la traversée des villes, bourgs et villages ou dans les port publics, nul ne pourra réparer les constructions longeant et joignant la voie navigable, ou en élever de nouvelles, sa nsy avoi été autorisé par l'Administration.

ARTICLE 49.

Tout propriétaire qui, en dehors des villes, bourgs et villages et des ports publics, voudra élever des constructions ou faire des plantations sur ses terrains, le long de la voie navigable, ne pourra

mmencer lesdites constructions ou plantations avant
nande, le Préfet ait fait reconnaître et tracer co
nt la limite du domaine public.
Aucune plantation ne pourra, d'ailleurs, conformé
e 671 du Code civil être faite qu'à une distan
s de la ligne séparative du domaine public et de
ticulières, pour les arbres à haute tige, et à la d
mi-mètre, pour les autres arbres et les haies vives.
Pour les terrains simplement grevés de la servitud
ong des fleuves et rivières, on se conformera à l
e XXVIII de l'ordonnance d'août 1669.

ARTICLE 50.

Nul ne peut circuler, soit à cheval, soit en voiture, s
chemins de halage des canaux, dérivations et chemi
nstruits par l'État pour les rivières navigables, qu'en
orisation écrite de l'Ingénieur en chef.
Les employés à cheval des contributions indire
nanes, dans l'exercice de leurs fonctions, sont
tte autorisation.
Les autorisations de circuler, dans un intérêt p
gues et chemins de halage non grevés d'une servi
ge, ne pourront être accordées que par le Préf
éreux, sous les conditions prescrites par l'Adminis

ARTICLE 51.

Ne pourront être établis qu'en vertu d'une autorisa
vocable de l'Administration et sous les conditions
terminées :
1° Les ouvertures ou sorties sur les digues ou fran
naux, des rigoles, dérivations, et sur les chemin
nstruits par l'État le long des rivières navigables ;
2° Les lavoirs ou abreuvoirs ;
3° Les prises d'eau sur la voie navigable ;
4° Les égouts dirigés vers l. . . . . ;
5° Les ports privés ;
6° Les grues, chèvres et autres appareils pour l'e
le débarquement des marchandises ;

(*) Voir notamment la circulaire du 13 mars 1880, *Annales*

7° Et tous autres ouvrages qui s'étendraient sur le domaine public.

ARTICLE 52.

Les particuliers peuvent, sur le rapport des Ingénieurs, obtenir l'autorisation, sous des conditions déterminées, d'avoir des barques pour leur usage et pour l'exploitation de leurs propriétés; mais il leur est interdit, sous les peines de droit, d'appliquer ces barques au transport des passagers d'une rive à l'autre, avec ou sans rétribution.

Ces barques devront d'ailleurs être toujours garées, de manière à ne gêner ni la navigation ni le halage.

ARTICLE 53.

Toutes avaries faites aux ouvrages d'art, toutes dégradations des digues et talus, seront réparées aux frais de l'auteur desdites avaries ou dégradations, sans préjudice des peines encourues (*).

ARTICLE 54.

Le propriétaire ou patron d'un bateau, train ou radeau qui viendrait à couler à fond est tenu de prendre, dans le délai qui lui sera prescrit par l'agent de la navigation le plus voisin, les dispositions nécessaires pour retirer ce bateau ou le remettre à flot.

Faute par lui d'avoir satisfait à cette obligation dans le délai fixé, il y sera pourvu à ses frais par l'agent de la navigation. Ce dernier fera, d'ailleurs, prévenir sur-le-champ l'Ingénieur et constatera dans un procès-verbal la cause du naufrage, le retard qui en sera résulté pour la navigation et les dépenses qui auraient pu être faites d'office.

ARTICLE 55.

Tout bateau, train ou radeau abandonné ou amarré du côté du halage, sans patron ni gardien, sera conduit, par les soins du premier agent de la navigation qui en constatera l'abandon, dans un lieu où il ne pourra gêner la navigation.

Cet agent dressera procès-verbal et préposera un homme à la garde dudit bateau, train ou radeau.

Les dépenses faites par application du présent article seront à la charge du propriétaire.

(*) Voir la circulaire du 26 décembre 1879, *Annales* 1880, p. 121.

VII.

NS ET DÉLIT
E ET CAUTI

56.

raventions

règlement
anciennes
80, seront
on et autre

57.

ions.

des contra
préfecture.
des contrav
e rentrent
s, seront d

des insulte
ninistration
es délits qu
és aux trib

à la fois e
lu présent
éférés en m
effet, dres
appelées à

58.

ce et caution

aura eu lieu, l'état des frais,
rs, sera transmis au Préfet, qu

délivrera exécutoire du remboursement contre les contrevenants.

Les marchandises et les bateaux seront, d'ailleurs, retenus jusqu'à présentation d'une caution solvable qui sera chargée d'effectuer ledit remboursement.

ARTICLE 59.

Dispositions exceptionnelles.

. . . . . .

. . . . . .

PERSONNEL.

(N° 443)

Juillet 1882.

I. — INGÉNIEURS.

1° DÉCORATIONS.

uillet. — **M. Philippe**, ingénieur en c
Agriculture, est nommé Officier de la
oposition du Ministre de l'Agricultur
uillet. — **M. Alphand**, inspecteur géné
ignité de Grand Officier de l'Ordre
eur (sur la proposition du Ministre de
t promus dans l'Ordre National de la

Au grade de Commandeur.

, inspecteur général de 1re classe.

Au grade d'Officier.

-**Lagrange**, inspecteur général de 2e
ingénieur en chef de 1re classe.
; nommés chevaliers de l'Ordre Nati
• :
d, ingénieur en chef de 2e classe.
d, ingénieur ordinaire de 1re classe.
—
id, —
lre, —

Chemin, —
Baum, —
du Boys (Paul), —
Cailloux, ingénieur en chef de 2e classe.

Décret du 18 *juillet*. — M. **Garet**, ingénieur en chef de la voie à la compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, est promu au grade d'Officier de la Légion d'Honneur (sur la proposition du Ministre de la Guerre).

3° NOMINATIONS.

13 *juillet*. — M. **Pirayre**, conducteur principal faisant fonctions d'ingénieur chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Brioude (Haute-Loire) et du 4e arrondissement du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef Gautié, est nommé sous-ingénieur, pour prendre rang à dater du 16 juillet 1882.

4° AVANCEMENTS.

29 *juillet*. — Est porté de 7 000 à 8 000 francs le traitement des ingénieurs en chef de 1re classe dont les noms suivent :

MM. **Daniel.**
Thouvenot.
Montaut.
Delocre.
MM. **Partiot.**
de Quartery.
Dinet.

Idem. — Sont élevés à la 1re classe de leur grade les ingénieurs en chef de 2e classe dont les noms suivent :

MM. **Galland.**
Roman.
Boeswillwald.
Vidalot.
Vivenot.
MM. **Cheysson.**
Boulé.
Gobin.
Cuvinot.
Lanteirès.

Idem. — Les ingénieurs ordinaires de 1re classe dont les noms suivent sont élevés au grade d'ingénieur en chef de 2e classe, pour prendre rang à dater du 1er août 1882, savoir :

MM. **Brisac.**
Denis.
Revol.
MM. **Gentil.**
Fabre.

Idem. — Sont élevés à la 1re classe de leur grade les ingénieurs ordinaires de 2e classe dont les noms suivent ; savoir :

MM. **Rouville.**
Schœndœrffer.
MM. **Mouret.**
Harlé (Henri).

Idem. — M. **Marx**, ingénieur en chef de 1re classe à Nancy, est

cteur général de 2e classe, pour prendre rai
882.
onservera d'ailleurs son service jusqu'à la d
sseur.

5° DISPONIBILITÉ.

— M. **Thoré**, ingénieur en chef de 1re class
rdinaire du département de la Sarthe, act
t mis en disponibilité pour raisons de santé.

6° RETRAITES.

	Date d'e
5 *juin*. — M. **Maire**, ingénieur en classe, né le 1er juillet 1820. . . . iservera d'ailleurs la direction du canal du Rhône au Rhin jusqu'à ion de son successeur.	1er juill
I. **Lyautey**, ingénieur en chef de né le 21 décembre 1821. . . . . prend le titre d'inspecteur géné- ire.	16 ju
M. **Hardy**, inspecteur général, né t 1817. . . . . iserve toutefois ses fonctions jus- iovembre.	21 ju
Paqueron, ingénieur en chef de né le 25 juillet 1820 . . . . . conserve toutefois ses fonctions er août 1882.	25 ju
oalin, ingénieur en chef de 2e classe, illet 1820.	30 ju

7° DÉCISIONS DIVERSES.

— M. **Dinet**, conducteur de 2e classe, préc
l'arrondissement de Clamecy (Nièvre), act
ur raisons de santé, est chargé, dans le dé
à la résidence de Châteauroux, du service
ssement du Nord, en remplacement de M
autre service.
emplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.
. — M. **Aron**, ingénieur en chef de 2e class
ce du Mans, d'un service spécial d'études

et de contrôle de travaux de chemins de fer, est chargé, en outre, du service ordinaire du département de la Sarthe, dont l'intérim lui est actuellement confié, en remplacement de M. **Thoré**, mis en disponibilité pour raisons de santé.

1er *juillet*. — Le canal de la Souchez à laHaute-Lys (section comprise entre le bassin d'Aire et le confluent de la décharge de Merville), sont respectivement distraits des arrondissements de Douai et de Lille et rattachés à l'arrondissement de Béthune, du service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais.

Idem. — La résidence de l'ingénieur ordinaire chargé du service des études et travaux de la ligne de Reims à Dun est transférée de Reims à Vouziers.

Idem. — M. **Macaigne**, conducteur principal, attaché, dans le département du Pas-de-Calais, au service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais, est chargé, au même service, de l'arrondissement de Béthune, en remplacement de M. **Barbet**, appelé à une autre destination.

M. **Macaigne**, remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

Idem. — M. **Mongin**, sous-ingénieur, chargé, à la résidence de Vassy, du service ordinaire de l'arrondissement du Nord du département de la Haute-Marne et attaché au service des études du canal d'Houdelaincourt à Joinville et au service du contrôle de travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef de **Quartery**, est attaché en outre, sous les ordres de M. l'ingénieur en chef **Carlier**, au service des études et travaux du chemin de fer de Doulevant à la ligne de Paris à Belfort, direction de Bricon.

5 *juillet*. — M. **Tavernier**, ingénieur ordinaire de 2e classe, chargé, dans le département de la Côte-d'Or, du service ordinaire de l'arrondissement de Dijon, est chargé, dans le département du Rhône, à la résidence de Lyon, du service ordinaire de l'arrondissement du Nord et du 1er arrondissement (ligne de Gisors à l'Arbresle) du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Gobin**, actuellement confiés à titre d'intérim à M, **Girardon** (Henri).

Idem. — M. **Renaud**, ingénieur ordinaire de 3e classe, chargé, dans le département de la Côte-d'Or, du service ordinaire de l'arrondissement de Beaune, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Dijon, en remplacement de M. **Tavernier (René)**, appelé à une autre destination.

M. **Renaud** reste toutefois chargé provisoirement de l'intérim du service de l'arrondissement de Beaune.

5 *juillet*. — La ligne d'Annecy à Annemasse, précédemment

comprise dans les attributions de M. l'ingénieur en chef est rattachée au service du contrôle des travaux de ch fer confié à M. **Koziorowicz**, ingénieur en chef à Annecy

5 *juillet*. — Le service spécial d'études et travaux de ch fer confié, à la résidence de Versailles, à M. **Lyautey**, i en chef admis sur sa demande à faire valoir ses droits à la est supprimé.

Les lignes composant ce service sont réparties comm entre MM. les ingénieurs en chef **Rousseau** et **Cabarrus**,

1° Lignes d'Épinay à Luzarches (liquidation), de Dreux tenon, de Maintenon à Auneau et à la limite du départe Seine-et-Oise; de la limite des départements de Seine-e d'Eure-et-Loir près Auneau à Melun (section comprise limite de ces deux départements et Étampes).

M. **Rousseau**, ingénieur en chef de 1re classe, déjà cl service ordinaire du département de Seine-et-Oise et d'u de contrôle de travaux de chemins de fer.

2° Ligne de Rambouillet à un point à déterminer sur la Pontoise à Gisors, entre Ws, Marines et Chars, en passa point à déterminer entre Mantes et Meulan;

Ligne de la limite des départements d'Eure-et-Loir et et-Oise à Melun (section comprise entre Etampes et Mel

M. **Cabarrus**, ingénieur en chef de 1re classe déjà cha résidence de Versailles, d'un service spécial d'études et de chemins de fer.

11 *juillet*. — Un 6e arrondissement est créé dans le d'études et travaux de chemins de fer confié à M. **Picque** nieur en chef à Lons-le-Saulnier.

Cet arrondissement se composera de la ligne de Cham Tancua avec embranchement sur Morez, distraite des att de M. **Ansaloni**, ingénieur auxiliaire à Lons-le-Saulnier.

M. **Favier**, chef de section principal, attaché, dans le ment de la Drôme, au service des études et travaux du cl fer de Crest à Aspres-les-Veynes, est chargé du 6e arrond ci-dessus créé

M. **Favier**, résidera à Champagnole.

Il remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

Idem. — Le 3e arrondissement (ligne de Nantes à 1re section) du service d'études et travaux de chemi confié à M. l'ingénieur en chef **Loche** est supprimé.

La ligne de Nantes à Segré — 1re section, précédemm prise dans les attributions de M. l'ingénieur **Rousseau**, e

au 1er arrondissement du même service (M. **Résal**, ingénieur ordinaire à Nantes).

Les 4e et 5e arrondissements du service ci-dessus désigné prendront respectivement les nos 3 et 4.

11 *juillet*. — M. **Bartet**, ingénieur ordinaire de 1re classe détaché au service municipal de la Ville de Paris, est chargé, dans le même service, de l'éclairage des promenades et des concessions sur la voie publique. Il remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

Idem. — M. **Jundt**, ingénieur en chef à Belfort, est démissionnaire des fonctions d'agent voyer en chef du territoire de Belfort à dater du 1er mai 1882.

Idem. — M. **Navereau**, sous-ingénieur, chargé, dans le département d'Ille-et-Vilaine, du service ordinaire de l'arrondissement de Redon et attaché au service de la 1re section du canal de Nantes à Brest et au service de la Vilaine inférieure et du port de Redon, est chargé, dans le département de la Loire-Inférieure, du service ordinaire de l'arrondissement de l'Est et du 8e arrondissement de la 3e section de la navigation de la Loire, en remplacement de M. **Rousseau**, précédemment appelé à une autre destination.

Idem. — M. **Labussière**, conducteur de 1re classe au service maritime (littoral Nord) du département de la Loire-Inférieure, est chargé, dans le département d'Ille-et-Vilaine, du service ordinaire de l'arrondissement de Redon et attaché au service de la 1re section du canal de Nantes à Brest et au service de la navigation de la Vilaine inférieure et du port de Redon, en remplacement de M. **Navereau**, appelé à une autre destination.

M. **Labussière** remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

13 *juillet* 1882. — M. d'**Asbonne**, ingénieur en chef de 1re classe chargé du service ordinaire du département d'Eure-et-Loir et du service d'études et travaux du chemin de fer de Voves à Toury, est chargé du service ordinaire du département de la Vienne, en remplacement de M. **Paqueron**, admis à la retraite.

Idem. — M. **Fabre**, ingénieur ordinaire de 1re classe, chargé, dans le département de la Seine, du service ordinaire de l'arrondissement de Saint-Denis et du 1er arrondissement — 1re section du contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Nord, est chargé du service ordinaire du département d'Eure-et-Loir et du service des études et travaux du chemin de fer de Voves à Toury, en remplacement de M. d'**Asbonne** appelé à une autre destination.

M. **Fabre**, remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

Idem. — Le service du contrôle des travaux de la ligne de Givors à la Voulte est supprimé.

s de ce service seront remises au service
ıoitation des chemins de fer de Paris-Lyo

- Deux emplois spéciaux d'ingénieur ordi
ıdences de Valenciennes et de Saint-Quent
udes et travaux du canal de jonction de la

Bourquelot, ingénieur ordinaire de 3e clas
: d'Épinal, du service ordinaire de l'arron
s 1er et 4e arrondissements des services d'
emins de fer respectivement confiés à MM.
et **Marx**, est chargé, à la résidence de Vale
ssement du service des études et travaux
s la Meuse à l'Escaut, en remplacement d
erve d'ailleurs ses autres attributions.
alle (Georges), ingénieur ordinaire de 2e class
ement du Nord, du service ordinaire de l
snes, du 4e arrondissement du service d'
emins de fer confié à M. l'ingénieur en ch
sement d'observations hydrométriques et d
bassins de la Sambre, de l'Escaut et de
rvice de la navigation de la Belgique sur
ravaux du chemin de fer du Nord et au se
al de la Meuse à l'Escaut, reste exclusiveme
de Saint-Quentin, du 2e arrondissement d

Sardin, conducteur principal faisant fonc
é, à la résidence de Bar-sur-Aube, du se
ondissement de l'Est du département de l
ésidence d'Épinal, du service ordinaire de l
st du département des Vosges, en remplac
, appelé à une autre destination.
— M. **Haghe**, conducteur de 1re classe a
lépartement de l'Aube est chargé, à la rés
, du service ordinaire de l'arrondissemen
partement, en remplacement de M. **Sardin**,
tination.
les fonctions d'ingénieur ordinaire.
Bonneau, conducteur principal, au service
nt du Nord et au service ordinaire du cor
r du Nord, est chargé du service ordinaire
vesnes et du 4e arrondissement du servic

vations hydrométriques et d'annonces des crues des bassins de la Sambre, de l'Escaut, et de l'Yser, et attaché au service de la navigation de la Belgique sur Paris, en remplacement de M. **Salle**, appelé à une autre destination.

M. **Bonneau**, remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

27 *juillet.* — M. **Renard**, conducteur de 1re classe, au service ordinaire du département de Loir-et-Cher, est chargé de l'intérim du service ordinaire de Blois, vacant par suite du départ de M. **Heude**.

29 *juillet.* — M. **Laureaux**, conducteur de 2e classe, au service des études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Châtel**, dans le département du Doubs, est chargé, dans le département de la Meuse, à la résidence de Verdun, du service ordinaire de l'arrondissement du Centre, du 3e arrondissement (ligne de Baroncourt à Étain) du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Marx**, et attaché au service du contrôle des travaux des chemins de fer de l'Est en remplacement de M. **Gotteland**, précédement appelé à une autre destination.

M. **Laureaux** remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

II. — CONDUCTEURS.

1° DÉCORATIONS.

Décret du 11 *juillet* 1882. — Sont nommés chevaliers dans l'Ordre national de la Légion d'Honneur :

MM. **Delabie**, conducteur principal;
Queux, conducteur principal.

2° NOMINATIONS.

Sont nommés conducteurs de 4e classe les candidats déclarés admissibles, savoir :

22 *juin.* — M. **Giron**, service vicinal du département de la Gironde.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

Idem. — M. **Bourdeaud**, Côte-d'Or, service de la navigation de la Saône.

ittes, service de l'administration des chemins

omme étant en service détaché.
, service de l'administration des chemins de

omme étant en service détaché.
, détaché au service municipal de la ville de

n, service ordinaire du département des Bou-

t, Meurthe-et-Moselle, service du canal de
.
uret, Var, service des études et travaux du
guignan à Mirabeau.
in, Meurthe-et-Moselle, service des études et
de fer de Mirecourt à Chalindrey, etc.
u, Loire-Inférieure, service de la 4e section
. Loire.
Pas-de-Calais, service ordinaire.
spar, détaché au service du Ministère de l'A-
employé aux travaux hydrauliques du dépar-
-Orientales.
rd, Loiret, service des études et travaux des
Bourges à Gien et d'Argent à Beaune-la-

Alpes-Maritimes, service ordinaire.
, Basses-Pyrénées, service des études et tra-
r de Bayonne à Saint-Jean Pied-de-Port.
ler-Camps, Basses-Pyrénées, service des étu-
min de fer de Puyôo à Saint-Palais.
, Pas-de-Calais, service ordinaire.
, Rhône, service ordinaire.
, Basses-Alpes, service des études et travaux
Digne à Castellane.
r, Haute-Loire, service des études et tra-
r de Langogne au Puy.
ard, Loir-et-Cher, service du chemin de fer
lain.
r, Côte-dOr, service des études et travaux
pinac à Velars.

3° AVANCEMENTS.

11 *juillet* 1882. — Sont nommés conducteurs principaux les conducteurs de 1re classe dont les noms suivent :

INSPECTIONS.	MM.		
5e inspection.	Variot.	Côte-d'Or.	Faisant fonctions d'ingénieur. — Navigation de la Saône.
8e inspection.	Journet.	Aude.	Faisant fonctions d'ingénieur. — Service ordinaire.
14e inspection.	Berthier.	Indre.	Idem.
22e inspection.	Terme.	Lot.	Chemins de fer.
24e inspection.	Delannoy.	Pas-de-Calais. . . .	Phares et balises.
Canal de l'Est.	Girardin.	Meurthe-et-Moselle	Canal de l'Est (3e section)
Service municipal.	Mahieu.	Seine.	Service municipal.
Idem.	Willemin.	Idem.	Idem.
Idem.	Loyal.	Idem.	Idem.
Contrôle. . . .	Beissac.	Idem.	Contrôle de l'Est.

Sont élevés à la 1re classe les conducteurs des ponts et chaussées de 2e classe dont les noms suivent :

INSPECTIONS.	MM.		
4e inspection.	Menuelle.	Aube.	Service ordinaire.
9e inspection.	Mazel.	Tarn-et-Garonne. .	Navigation de la Garonne
12e inspection.	Le Troadec.	Finistère.	Service ordinaire.
14e inspection.	Mabilat.	Loiret.	Faisant fonctions d'ingénieur. — Chemins de fer.
14e inspection.	Barbereau.	Loir-et-Cher. . . .	Service ordinaire et hydraulique.
15e inspection.	Paradis.	Lozère.	Faisant fonction d'ingénieur. Service ordinaire.
20e inspection.	Décarsin.	Maine-et-Loire. . .	Chemins de fer.
20e inspection.	Devin.	Eure-et-Loir. . . .	Faisant fonctions d'ingénieur. Chemins de fer.
22e inspection.	Buteil.	Corrèze.	Chemins de fer.
24e inspection.	Ceyaux.	Nord.	Voies navigables.
24e inspection.	Truck.	Idem.	Idem.
Canal de l'Est.	Guilliot.	Meurthe-et-Moselle	Canal de l'Est (4e section).
Service municipal.	Bauny.	Seine.	Service municipal.
Idem.	Meker.	Idem.	Idem.

11 *juillet* 1882. — Sont élevés à la 2e classe de leur grade les conducteurs de 3e classe dont les noms suivent :

INSPECTIONS.	MM.		
1re inspection.	Leroy.	Seine-et-Marne. . .	Navigation de la Seine.
17e inspection.	Charton.	Meuse.	Chemins de fer.
17e inspection.	Gaillard.	Hérault.	Idem.
22e inspection.	Serres.	Lot.	Idem.
23e inspection.	Bergerol.	Cantal.	Idem.
23e inspection.	Renard.	Yonne.	Idem.

nt élevés à la 3e classe de leur grade les condu
asse dont les noms suivent :

CTIONS.	MM.		
pection	Boucher..	Seine.	Navigation (2e section)
pection.	Pierre.	Haute-Marne. . . .	Canal de la Saône.
pection.	Bonnehon..	Basses-Pyrénées .	Chemins de
pection.	Dominois (Pierre) .	Pas-de-Calais. . . .	Service mar

4° CONGÉS RENOUVELABLES.

juillet. — M. **Ghis**, conducteur de 2e classe, au ser
du département des Alpes-Maritimes, est mis en con
le, et autorisé à entrer au service de la compagnie
aux comme inspecteur représentant cette compagnie
juillet. — M. **Héraud**, conducteur de 3e classe, détac
de l'administration des colonies pour être employé e
et remis à la disposition de l'Administration de
ces, est mis en congé renouvelable et autorisé à
ce de la compagnie interocéanique du canal de Pan

5° DISPONIBILITÉ.

juillet. — M. **Léger**, conducteur de 2e classe a
aire du département de Saône-et-Loire est mis en
avec demi-traitement pour raisons de santé jusqu'au
époque à laquelle il comptera trente années d
sibles pour la retraite.

6° DÉMISSIONS.

juin — Est acceptée la démission de M. **Ventajou**, co
classe, au service ordinaire du département des
s.
juillet. — M. **Chastrusse**, conducteur de 4e classe a
aire du département de la Charente-Inférieure es
sionnaire à dater du 1er mars 1882.

7° RETRAITES.

Bauveton, conducteur de 2e classe, en dis- Date
ibilité avec demi-traitement. . . . . 1er m
errot, conducteur principal au service du
trôle des travaux de chemins de fer confié à

M. l'ingénieur en chef de **Villiers du Terrage**, dans le département de la Seine, et au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest.. . . . . 14 juillet.

M. **Duffaure**, conducteur de 4e classe en congé illimité. . . . . 17 juillet.

M. **Monin**, conducteur principal au service du canal de la Marne au Rhin dans le département de Meurthe-et-Moselle. . . . . 1er août.

M. **Jégu**, conducteur de 1re classe détaché au service municipal de la ville de Paris. . . . . 6 août.

M. **Choquet**, conducteur de 1re classe an service ordinaire du département de l'Oise. . . . . 13 août.

M. **Bonnefoy**, conducteur de 1re classe, au service ordinaire du département des Landes. . . . . 15 août.

M. **Jaubert**, conducteur de 4e classe en congé illimité. . . . . 15 août.

8° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Languepin**, conducteur principal au service de la navigation de la Dordogne dans le département de la Gironde.	26 mai 1882.
M. **Dagorne**, conducteur de 4e classe au service ordinaire du département de l'Oise.	8 juin 1882.
M. **Reboul**, conducteur de 3e classe au service des études et travaux du chemin de fer de la Calade à Salon dans le département des Bouches-du-Rhône.	9 juin 1882.

9° DÉCISIONS DIVERSES.

19 *juin*. — M. **Cossul**, conducteur de 3e classe, au service de la 2e section du canal de Nantes à Brest, dans le département du Morbihan, passe dans le département du Finistère au même service.

Idem. — M. **Guillon**, conducteur de 4e classe, au service des études et travaux du chemin de fer d'Auray à Quiberon, dans le département du Morbihan, passe au service de la 2e section du canal de Nantes à Brest (même département).

30 *juin*. — M. **Charbonnier**, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de la Sarthe, est attaché en outre au service du contrôle des travaux des lignes de Sillé-le-Guillaume à la Hutte et de la Hutte à Mamers.

1er *juillet* 1882. — M. **Dinet**, conducteur de 2e classe, chargé de l'arrondissement de Clamecy (Nièvre) actuellement en congé avec traitement entier pour raisons de santé, est chargé, dans le département de l'Indre, à la résidence de Châteauroux, du service ordinaire de l'arrondissement du Nord.

Il remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

Idem. — M. **Macaigne**, conducteur principal au service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais dans le département du Nord est chargé au même service de l'arrondissement de Béthune.

Il remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

M. **Guiborel**, conducteur de 4e classe au service des études et travaux des chemins de fer de Mayenne à Fougères dans le département de la Mayenne, passe, dans le département d'Ille-et-Vilaine, au service des études et travaux du chemin de fer de Fougères à Vire.

Idem. — M. **Bremond**, conducteur de 2e classe au service du contrôle des travaux de chemins de fer de l'Ouest dans le département de la Seine, est attaché, dans le même département, au service du contrôle de l'exploitation du même réseau (3e section).

Idem. — Est rapporté l'arrêté du 15 octobre 1873 qui a accepté la démission de M. **Espéron**, conducteur auxiliaire attaché au service ordinaire du département des Basses-Pyrénées.

M. **Espéron** est placé dans la situation de service détaché à dater du 1er octobre 1873, époque à laquelle il est entré au service du canal du Midi. Il est nommé conducteur de 4e classe pour prendre rang à dater du 1er janvier 1876.

Idem. Est rapporté l'arrêté du 13 mai 1882 par lequel M. **Marin** a été nommé conducteur de 4e classe et attaché au service ordinaire du département d'Eure-et-Loir.

Idem. — M. **Méalin**, conducteur de 2e classe, en congé illimité, est remis en activité. Il est attaché, dans le département de la Gironde, au service des études et travaux des chemins de fer de Barbezieux à Saint-Mariens, Moulis à Lamarque, etc.

M. **Méalin** sera considéré comme ayant été en congé renouvelable depuis le 1er novembre 1879 jusqu'au 1er juillet 1882 pour exercer les fonctions de chef de section à la compagnie de constructions des Batignolles.

Idem. — M. **Dautrey**, conducteur de 4e classe, au service de la 4e section du canal de l'Est, dans le département des Vosges, passe au service du canal de Dombasle à Saint-Dié, même département.

Idem. M. **Archen**, conducteur de 3e classe au service de la 2e section du canal de l'Est dans le département de la Meuse,

passe au service du canal de la Chiers, même département.

1er *juillet*. — **M. Chevallier-Girard**, conducteur de 4e classe, au service des études et travaux du chemin de fer de Cavignac à Bordeaux, dans le département de la Gironde, passe au service des études et travaux des chemins de fer de Marcenais à Libourne, Moulis à Lamarque, etc. (même département).

Idem. — **M. Jougla**, conducteur de 2e classe, au service des études et travaux du chemin de fer d'Albi au Vigan, dans le département du Tarn, passe, dans le département de la Seine, au service hydrométrique du bassin de la Seine.

Idem. — **M. Beaudoin**, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de l'Oise, passe, dans le département de Seine-et-Marne, au service des études et travaux du chemin de fer d'Esbly à Coulommiers.

Idem. — **M. Pinchon**, conducteur de 3e classe, en retrait d'emploi, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de la Vienne.

Idem. — **M. Morin**, conducteur de 3e classe, au service des études et travaux du chemin de fer de Vichy à Ambert dans le département du Puy-de-Dôme, passe, dans le département de la Haute-Loire, au même service.

Idem. — **M. Bonat**, conducteur de 2e classe en disponibilité pour raisons de santé, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de l'Indre.

7 *juillet*. — **M. Hugot**, conducteur de 2e classe au service de la 5e section du canal de l'Est, dans le département de la Haute-Saône, passe dans le département de l'Aube, au service de la navigation de la Seine.

Idem. — Est rapporté l'arrêté du 22 avril 1882 par lequel **M. Bouret**, conducteur de 3e classe, a été attaché, dans le département des Basses-Pyrénées, au service des études et travaux du chemin de fer de Bayonne à Saint-Jean Pied-de-Port.

M. Bouret est maintenu dans la situation de congé renouvelable au service de la compagnie des chemins de fer du Midi.

8 *juillet*. — **M. Mazaury**, conducteur de 3e classe, au service ordinaire du département du Doubs, passe au service ordinaire du département des Alpes-Maritimes.

Idem. — **M. Chiron**, conducteur de 3e classe, au service de la 5e section du canal de l'Est, dans le département de la Haute-Saône, passe au service du canal de Montbéliard à la Haute Saône (même département).

10 *juillet*. — **M. Janot**, conducteur de 3e classe, au service des

chemins de fer de Nice à Coni et Nice à
le département des Alpes-Maritimes, passe
u même département.
din, conducteur principal, faisant fonctions
la résidence de Bar-sur-Aube, du service
sement de l'Est du département de l'Aube,
ice d'Épinal du service ordinaire de l'arron-
département des Vosges.
onducteur de 1re classe, au service ordinaire
ube, est chargé, à la résidence de Bar-sur-
aire de l'arrondissement de l'Est du même

ons d'ingénieur ordinaire.
., conducteur principal, au service ordinaire
rd et au service du contrôle des travaux de
l, est chargé du service ordinaire de l'arron-
, du 4e arrondissement du service d'obser-
s et d'annonces des crues des bassins de la
t de l'Yser et attaché au service de la navi-
sur Paris.
ons d'ingénieur ordinaire.
ire, conducteur de 4e classe, détaché au
ire, est nommé rédacteur dans les bureaux
trale du Ministère des Travaux Publics.
, conducteur de 4e classe, au service ordi-
des Vosges, est attaché avec son grade
e la 3e division des chemins de fer (Admi-

L'Éditeur-Gérant : Dunod.

Laloux aîné et Guillot, 7, rue des Canettes.

LOIS.

N° 444)

5 janvier 1882.]

blique un chemin de fer d'inté
raccordement sur le canal de Do

l'utilité publique l'établissement,
l'un chemin de fer d'intérêt local
taine, sur la ligne de Luné ille
du Rabodeau, passant à ou près
enones.
'utilité publique sera considérée
ations nécessaires pour l'exécu
ıccomplies dans le délai de deu
par de la date de la présente loi.

Art. 2. — Le chemin de fer d'Étival à Senones sera ra
aux abords de la gare d'Étival, avec le canal de Dombasle
Dié, déclaré d'utilité publique par la loi du 26 juillet 1881.

Art. 3. — Le département des Vosges est autorisé à po
l'exécution de la ligne dont il s'agit, comme chemin de fe
rêt local, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880
formément aux stipulations de la convention passée, le
1880, entre le Préfet des Vosges, d'une part, et les sieurs
Ponnier et compagnie, industriels, demeurant à Senones,
nier, ingénieur civil à Épinal, d'autre part, et modifiée à
bienne le 26 juillet 1881, ainsi que du cahier des charges a
cette convention.

CONVENTION.

L'an mil huit cent quatre-vingt, le quinze mars,

Entre M. Bœgner, Préfet du département des Vosges, agissant au n
département, en vertu : 1° de la délibération du conseil général e
23 août 1879 ; 2° de la décision de la commission départementale e
15 mars 1880, et sous la réserve de déclaration d'utilité publique et d
tion d'exécution des travaux par une loi,

D'une part :

cent Ponnier et Cie, industriels à Senones, et Four

t,

ivenu ce qui suit :

- Le Préfet des Vosges, autorisé par les délibérati
concède, au nom de ce département, à M. Vincent
ier, le chemin de fer d'intérêt local d'Étival à Se
ier établissement est évalué à 928 000 francs
s pour le matériel roulant, le mobilier des gares
cpiration de la concession, conformément à l'articl

sion est faite aux clauses et conditions du cahier
it la date de ce jour.

le leur côté, MM. Vincent Ponnier et Cie et M. Four
chemin de fer qui fait l'objet de la présente concess
a construction et l'exploitation de ce chemin, aux
ier des charges ci-dessus dénommé, et ce dans un
e la prise de possession des terrains, suivant les
rges.

e Préfet des Vosges s'engage, au nom de ce départ
onner aux concessionnaires l'intégralité des subver
ielles et particulières.

ment de ces subventions aura lieu par les soins de
e, qui est autorisée à toucher directement ces sub
francs ;

andonner également la subvention forestière, fixée
n Ministre de l'Agriculture et du Commerce en date d
ment de cette subvention sera effectué par les soi
ionnaire, qui est autorisée à la toucher directement
industrielles et particulières ;

ayer le contingent espéré de l'État en exécution de l
les échéances qui seront déterminées par le Gouve
ayer en outre, à titre de subvention départementale,
.

e payement de la subvention départementale aura
r la délibération du conseil général en date du 25 a
a compagnie concessionnaire devra justifier, avant l
de la subvention précitée du département, d'un
ains, travaux et approvisionnements sur place, do

à Épinal, en l'hôtel de la Préfecture, les jour, m
signé :

uve l'écriture : J'approuve l'é
NCENT PONNIER. Signé FOUR

J'approuve l'écriture :
Signé P. BORGNER.

Approuvé par la commission départementale des Vosges, en vertu des articles 46, 54 et 77 de la loi organique du 10 août 1871.

Épinal, le 15 mars 1880.

Le Secrétaire, Signé ALBERT FERRY.

Le Président, Signé KIENER

Approuvé les modifications apportées, à l'encre bleue, au texte du présent traité.

Épinal, le 26 juillet 1881.

Signé BOEGNER.

Approuvé les modifications apportées, à l'encre bleue, au texte du présent traité.

Épinal, le 26 juillet 1881.

Signé VINCENT PONNIER.

Approuvé par délibération de la commission départementale en date de ce jour.

Épinal, le 26 juillet 1881.

Pour le Président :
Le Secrétaire,
Signé ALBERT FERRY.

CAHIER DES CHARGES (*).

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le chemin de fer d'Étival à Senones partira de la gare d'Étival-Clairfontaine (réseau de l'Est), suivra la rive gauche du Rabodeau, en passant à ou près de Moyenmoutier, pour atteindre Senones, *terminus* de la ligne.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans le délai d'un an à partir de la loi qui autorisera la concession. Ils devront être terminés dans le délai de trois ans à compter de la date du décret déclaratif de l'utilité publique.

Art. 3 à 5. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

. . . . . .

Art. 6. — Les terrains seront acquis, les ouvrages d'art et les terrassements seront exécutés et les rails seront posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

Les concessionnaires seront tenus d'exécuter à leurs frais une seconde voie lorsque la recette brute kilométrique aura atteint le chiffre de 35 000 francs pendant une année.

En dehors du cas prévu par le paragraphe précédent, ils pourront, à toute époque de la concession, être requis par le Préfet, au nom du département, et par le Ministre des Travaux Publics, au nom de l'État, d'exécuter et d'exploiter

(*) Ce cahier des charges est identique à celui du chemin de fer d'intérêt local de Sathonay à Trévoux (*Annales* 1880, p. 665), sauf pour les articles qui sont insérés ici.

1° D'un plan à l'échelle de 1/500, indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de $0^m,01$ par mètre;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

Il pourra être établi de simples haltes, sans voie de garage, avec ou sans service de grande vitesse, à la rencontre des routes ou chemins importants, ou à proximité de petits centres de population, soit pour prendre, soit pour laisser des voyageurs, des colis d'un volume ou poids pouvant être manœuvré rapidement par le personnel du train. La position de ces haltes sera fixée par le Préfet, sur la proposition de la compagnie.

Art. 10 à 17. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

. . . . . .

Art. 18. — La compagnie n'emploiera, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité ; elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts viaducs à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics ou particuliers seront en maçonnerie ou en fer.

L'Administration pourra néanmoins autoriser, sur la proposition de la compagnie, l'emploi de poutres en bois au lieu de poutres en fer pour ces ouvrages; dans ce cas, les bois d'essences autres que le chêne devront être injectées. Elle pourra de même autoriser l'emploi de buses ou conduites d'eau en bois pour le maintien, sous la plate-forme de la voie, des rigoles servant à l'irrigation ou au dessèchement des prairies.

Art. 19. — La voie sera établie d'une manière solide, avec des matériaux de bonne qualité. Les rails seront en fer et du système *Vignole*, avec éclisses, et du poids de 30 kilogrammes par mètre courant; ils seront posés sur traverses de $2^m,50$ de longueur, dont l'espacement maximum sera de 1 mètre d'axe en axe.

Tout le matériel sera construit dans les meilleures conditions. L'épaisseur moyenne de la couche de ballast sera de $0^m,25$ en déblai et de $0^m,30$ sur les remblais.

La compagnie concessionnaire pourra proposer aux dispositions de cet article les modifications qu'elle jugera nécessaires, et notamment la substitution de rails en acier *Bessemer*, d'un poids moindre, mais calculé de telle sorte qu'ils offrent la même résistance que ceux en fer prévus ci-dessus; mais ces modifications ne pourront être adoptées qu'après approbation préalable du Préfet.

Art. 20. — Le chemin de fer sera bordé de haies ou de clôtures sèches :

1° Dans toute l'étendue de la traversée des lieux habités:

2° Dans les parties de la ligne contiguës à des routes nationales ou départementales, ou à des chemins publics de grande et de moyenne communication ;

3° Sur 10 mètres de largeur au moins de chaque côté des passages à niveau munis de barrières, ou des stations.

Art. 21 à 26. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

. . . . . .

ne pourront élever aucune réch
été déclaré d'intérêt général,
les droits que ce dernier tient
résent cahier des charges.
pagnie n'a pas commencé les
ance sera encourue sans qu'il y
ure préalable
oir les mêmes articles du tyg

. . . . . .

TITRE IV.

ITIONS RELATIVES AU TRANSPORT ET DES MARCHANDISES.

mniser les concessionnaires des
e présent cahier des charges, et
xactement toutes les obligatio
le percevoir, pendant toute la
rix de transport ci-après deter

nces
se).
itres

. .

s ne
ortés
i les

place
oute
deux
e la

place

. . .
,30.
rait.
. . .
. . .

s de
ortés

. . .
une

. . .
ban-

. . .
pléb-
ban-
ttes,

prix

n ou
prix
leux

. . .
i de
, au
. . .

rait.
. .
. .

SUITE DU TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX TOTAUX
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues — Épiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes	0 10	0 08	0 18
2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz. — Maïs. — Châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre pour construction. — Charbon de bois. — Marbre en bloc — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levure sèche — Coke. — Fer. — Cuivre. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées.	0 09	0 06	0 15
3e classe — Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulières. — Argiles. — Briques. — Ardoises..	0 07	0 05	0 12
4e classe. — Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers et engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables. — Bois à brûler dit *de corde*. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers et bois de charpente.	0 06	0 04	0 10
3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE.			
PAR PIÈCE ET PAR KILOMÈTRE.			
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes. . . .	0 09	0 06	0 15
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes. . . .	0 12	0 08	0 20
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	1 80	1 20	3 00
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).	2 25	1 50	3 75
Tender de 7 à 10 tonnes.	0 90	0 60	1 50
Tender de plus de 10 tonnes.	1 35	0 95	2 25
Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à 2 ou 4 roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.	0 15	0 10	0 25
Voitures à 4 roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.	0 18	0 14	0 32
Voiture de déménagement à 2 ou à 4 roues, à vide. . . .	0 12	0 08	0 20
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre	0 08	0 06	0 14

Les prix déterminés ci-dessus, etc. (*Voir le type.*)

. . . . . .

Art. 43. — Le Préfet déterminera, la compagnie e devront contenir des voitures de toutes classes ou des de troisième classe, ou même des voitures de troisième détermination faite, tout train de voyageurs devra conte cune des classes indiquées en nombre suffisant pour t se présenteront.

Dans chaque train de voyageurs, la compagnie aura l voitures à compartiments spéciaux pour lesquels il sera liers, fixés par la compagnie.

Art. 44 à 50. — (*Voir les mêmes articles du type*

. . . . . .

Art. 51. — Les frais accessoires non mentionnés d ceux d'enregistrement, de chargement et de décharge dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fi Préfet, sur la proposition des concessionnaires; les devront, en aucun cas, être appliqués à d'autres article portent sur la ligne de l'Est.

Art. 52. — (*Voir le même article du type.*)

. . . . . .

Pour éviter la construction de trop grandes halles, l'e et le chômage du matériel, la compagnie aura le droit services, soit à domicile, soit dans un entrepôt, les mar bois, houilles et engrais. Pour ces dernières marchar public les emplacements disponibles pour y établir des c minés par l'Administration, sur la proposition des con cas, ils ne pourront être plus élevés que ceux perçus pa La clause du dernier paragraphe ne pourra être app heures après que les destinataires auront été prévenus.

Art. 53. — (*Voir le même article du type.*)

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICE

Art. 54. — (*Voir le même article du type*).

. . . . . .

Art. 55. — Les fonctionnaires ou agents chargés de et de la surveillance du chemin de fer seront transport voitures de voyageurs.

La même faculté est accordée aux agents des contr douanes chargés de la surveillance des chemins de fer ception de l'impôt. Elle est accordée aussi aux agents le voyageant pour l'exercice de leurs fonctions.

Art. 56. — Le service des lettres et dépêches sera fa

1° A chacun des trains des voyageurs et de marchandi

ordinaires de l'exploitation, les concessionnaires seront tenus de réserve
tement un compartiment spécial d'une voiture de deuxième classe, ou u
équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécess
service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de
pagnie.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffi
capacité du compartiment à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu c
ter un deuxième compartiment, les concessionnaires seront tenus de l
et il sera payé, pour la location du deuxième compartiment, 0f,20 par k
parcouru.

Lorsque les concessionnaires voudront changer les heures de départ
convois ordinaires, ils seront tenus d'en avertir l'administration des
quinze jours à l'avance.

3° L'Administration, etc. (*Voir le type.*)

Art. 57 et 58. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

. . . . . .

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

Art. 59 à 66. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

. . . . . .

Art. 67. — Les frais de visite, de surveillance et de réception des
et les frais de contrôle de l'exploitation, seront supportés par les con
naires.

Afin de pourvoir à ces frais, les concessionnaires seront tenus de
chaque année, à la caisse centrale du trésorier-payeur général du dépa
une somme de 50 francs par chaque kilomètre de chemin de fer concé

Si les concessionnaires ne versent pas les sommes ci-dessus rég
époques qui auront été fixées, le Préfet rendra un rôle exécutoire et le
en sera recouvré comme en matière de contributions directes au profit d
tement.

Art. 68. — Les concessionnaires ayant fait depuis quatre ans et ju
jour, pour études, démarches, etc., des dépenses s'élevant au delà d
du cautionnement qu'ils auraient à fournir; ils n'auront pas à fournir
tionnement, les dépenses déjà faites dépassant déjà de beaucoup le c
ce cautionnement.

Art. 69. — Les concessionnaires devront faire élection de domicile à
(Vosges).

Dans le cas où ils ne l'auraient pas fait, toute notification ou signif
eux adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général d
fecture des Vosges.

Art. 70. — Les contestations qui s'élèveraient entre les concession
l'administration départementale, au sujet de l'exécution et de l'interprét
clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativeme
conseil de préfecture du département, sauf recours au Conseil d'État.

de l'Indre, dans sa délibération du 26 août 1881, de payer à l'État, pour l'établissement du chemin de fer d'Issoudun à Saint-Florent, une subvention égale à la moitié de la dépense des terrains à acquérir sur son territoire, sans toutefois que cette subvention puisse dépasser la somme de 5 000 francs par kilomètre.

Il est pris également acte de l'offre faite par le conseil général du Cher, dans sa délibération du 8 septembre 1881, de payer à l'État une subvention de 104 132 francs pour l'établissement de la même ligne et une subvention de 322 314 francs pour l'établissement du chemin de fer de Bourges à Sancerre.

Art. 4. — Il sera pourvu à la dépense des travaux autorisés par la présente loi au moyen des crédits inscrits chaque année au budget du Ministère des Travaux Publics pour les études et travaux des chemins de fer exécutés par l'État, et notamment, pour l'exercice 1882, sur le chapitre XII du budget des dépenses sur ressources extraordinaires.

Viendra en déduction desdites dépenses le montant des subventions, soit en terrains, soit en argent, qui ont été ou qui seraient offertes par les départements, les communes et les propriétaires intéressés.

Art. 5. — Il sera statué par une loi spéciale sur les clauses qui seraient ultérieurement stipulées pour la concession ou l'exploitation, s'il y a lieu, de la ligne désignée à l'article 1er.

Art. 6. — Un compte spécial de la dépense des travaux faisant l'objet de la présente loi, et des ressources qui y auront été attribuées, sera annexé à la loi portant règlement de chaque exercice.

. . . . . .

(N° 446)

[20 avril 1882.]

Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement du chemin de fer de Châteaubriant à Ploërmel.

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer de Châteaubriant à Ploërmel, se détachant du chemin de fer de Châteaubriant à Redon, près de Châteaubriant, et passant par ou près Rougé, Bain, Messac, Maur et Guer.

Art. 2. — Le Ministre des Travaux Publics est autorisé à entre-

t d'infrastructure et de supe
ıatériel roulant excepté.
pris acte de l'offre faite p
ıure, dans sa délibération
e subvention égale à la totalité de la dépense
ɜrrains nécessaires à l'établissement de la partie
teaubriant à Ploërmel située sur le territoire de

pris acte de l'offre faite par le conseil municipal
ans sa délibération du 28 avril 1881, d'acquérir
l'amiable, soit par voie d'expropriation et aux
département, tous les terrains nécessaires à l'é-
ıemin de fer de Châteaubriant à Ploërmel et de
pour les parties dudit chemin situées sur le ter-
aine.
auront lieu conformément aux plans approuvés
ɜ Travaux Publics.
t d'Ille-et-Vilaine est investi, à cet effet, de tous
ois et règlements confèrent à l'Administration en
ıation, et il demeure en même temps soumis à
ons qui dérivent, pour l'Administration, de ces
.
pris également acte de l'offre faite par le conseil
han, dans sa délibération du 25 août 1881, de
ır l'établissement de la même ligne, une somme
ar kilomètre à construire sur le territoire de ce

iques aux articles 4 à 6, infrà, p. 1051.

. . . . . .

(N° 447)

[20 avril 1882.]

utilité publique l'établissement de la première sec-
e fer de Bourges à Avallon, comprise entre Bourges
erre.

déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt géné-
ıt de la première section du chemin de fer de
, comprise entre Bourges et la Roche-Sancerre,
près les Aix-d'Angillon et Sancerre.

Art. 2. — Le Ministre des Travaux Publics est autorisé à entreprendre les travaux d'infrastructure et de superstructure de ladite section, l'achat du matériel roulant excepté.

Art. 3. — Il sera pourvu à la dépense des travaux autorisés par la présente loi au moyen des ressources extraordinaires inscrites au budget de chaque exercice pour les études et travaux des chemins de fer exécutés par l'État, et notamment, pour l'exercice 1881, sur le chapitre XI du budget du Ministère des Travaux Publics (troisième section).

Viendra en déduction desdites dépenses le montant des subventions, soit en terrains, soit en argent, qui ont été ou qui seraient offertes par les départements, les communes et les propriétaires intéressés.

Art. 4. — Il sera statué par une loi spéciale sur les clauses qui seraient ultérieurement stipulées pour la concession ou l'exploitation, s'il y a lieu, de la ligne ci-dessus désignée.

Art. 5. — Un compte spécial de la dépense des travaux faisant l'objet de la présente loi, et des ressources qui y auront été attribuées, sera annexé à la loi portant règlement de chaque exercice.

. . . . . .

(N° 448)

[20 avril 1882.]

Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement du chemin de fer de Souk-Ahras à Sidi-el-Hemessi et approuve une convention passée entre le Ministre des Travaux Publics et la compagnie de Bône-Guelma.

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer de Souk-Ahras à Sidi-el-Hemessi, suivant les indications générales du projet d'ensemble présenté, le 24 mars 1879, par la compagnie du chemin de fer de Bône-Guelma et prolongements, et approuvé par le Gouverneur général civil de l'Algérie le 17 septembre 1879.

Art. 2. — Est approuvée la convention passée, le 9 janvier 1882, entre le Ministre des Travaux Publics et la compagnie du chemin de fer de Bône-Guelma, et destinée à déterminer les conditions de la concession de la ligne désignée à l'article 1er.

Art. 3. — Le troisième paragraphe de l'article 4 de la loi du 26 mars 1877, relative à la déclaration d'utilité publique et à la

ne pourront élever aucune réclamation dans le cas où, le
été déclaré d'intérêt général, l'État sera substitué au
les droits que ce dernier tient des lois des 10 août 1871
résent cahier des charges.

pagnie n'a pas commencé les travaux dans le délai fixé
ance sera encourue sans qu'il y ait lieu à aucune notifi-
ure préalable.

ur les mêmes articles du type.)

. . . . . .

TITRE IV.

ITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

mniser les concessionnaires des travaux et dépenses qu'ils
e présent cahier des charges, et sous la condition expresse
ractement toutes les obligations, le département leur
e percevoir, pendant toute la durée de la concession, les
rix de transport ci-après déterminés :

ire les travaux d'infrastructure et de superstructure de ladite , l'achat du matériel roulant excepté.

t. 3. — Il est pris acte :

De l'offre faite par le Conseil général de l'Indre, dans sa délion du 26 août 1881, de payer à l'État une subvention égale rais d'acquisition des terrains nécessaires à l'établissement de rtie de la ligne du Blanc à Argent située sur le territoire de partement, sans toutefois que cette subvention puisse excéder o francs par kilomètre;

De l'engagement souscrit par le Conseil général de Loir-et- , dans sa délibération du 19 novembre 1881, de concourir aux nses d'acquisition des terrains nécessaires à l'établissement ligne dont il s'agit, en prenant à sa charge les trois quarts tes dépenses pour la partie située sur le territoire de ce rtement;

De l'offre faite par le Conseil général du Cher dans sa délibéa du 8 septembre 1881, de payer à l'État une subvention de 4 francs, applicable à l'acquisition des terrains nécessaires ablissement de la partie de la même ligne située dans le rtement.

ticles 4 à 6, *identiques aux mêmes articles* p. 1051.

(N° 451)

[22 mai 1882.]

ui déclare d'utilité publique l'établissement de la section du chen de fer de ou près Château-Thierry à Laon comprise entre Arntières et Bazoches.

Président de la République promulgue la loi dont la teneur :

t. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt géné- l'établissement de la section du chemin de fer de ou près eau-Thierry à Laon, se détachant près d'Armentières de la de la vallée de l'Ourcq à Esternay, passant par ou près Fère- ardenois et Mont-Notre-Dame, et se raccordant, près de ches, avec la ligne de Soissons à Reims.

, en outre, déclaré d'utilité publique l'établissement de deux rdements, l'un vers Coincy, l'autre vers Braisne.

t. 2. — Le Ministre des Travaux Publics est autorisé à entre-

prendre les travaux d'infrastructure et de superstructure de ladite ligne, l'achat du matériel roulant excepté.

Art. 3. — Il est pris acte de l'offre faite par le Conseil général de l'Aisne, dans sa délibération du 20 août 1880, de payer à l'État, pour l'établissement de la section désignée à l'article 1er, une subvention égale à la moitié de la dépense d'acquisition des terrains nécessaires à cet établissement.

Articles 4 à 6, *identiques aux mêmes articles* *p.* 1051.

(N° 452)

[30 mai 1882.]

Loi qui autorise le département de la Haute-Saône à emprunter à la caisse des chemins vicinaux : 1° 88 000 *francs pour les travaux des lignes ordinaires classées dans le réseau subventionné;* 2° 112 000 *francs pour l'achèvement des lignes de la même catégorie qui ne sont pas classées dans ce réseau.*

(N° 453)

[30 mai 1882.]

Loi qui autorise le département de Seine-et-Oise à contracter un emprunt de 215 200 *francs destiné aux travaux de divers chemins de fer d'intérêt commun et de grande communication.*

(N° 454)

[10 juin 1882.]

Loi qui ouvre ou annule des Crédits sur les exercices 1879, 1880, 1881 *et* 1882.

TITRE Ier.

EXERCICE 1879.

Art. 1er. — Sur les crédits ouverts au Ministre des Travaux Publics, au titre du budget ordinaire de l'exercice 1879, par la loi du 15 avril 1879, une somme de 21 359f,67 est et demeure définitive-

it annulée à la deuxième secti
e LX (*Travaux d'installation d*
e de Meudon).

. . . . . .

2° BUDGET DES DÉPENSES SUR

. . . . . .

rt. 6. — Sur les crédits ouvert
itre du budget des dépenses
ercice 1880, par la loi de fina
me de 13 519 297f,78 est et de
oisième section (*Grands trav*
hèvement, par l'État, des lign
uin 1878).
rt. 7. — Sur la ressource de
get des dépenses sur ressour
par l'article 4 de la loi du
19 297f,78 est et demeure dé
aordinaire de 1880, pour êtr
ercice 1882.

TITR

EXERCIC

1° BUDGET

. . . . . .

rt. 12. — Sur les crédits ouve
, au titre du budget des dép
es de l'exercice 1881, par la
, une somme de 9 millions de
t annulée à la troisième secti
e XIV (*Travaux d'achèvement,*
u de la loi du 18 mai 1878).

TITRE IV.

EXERCICE 1882.

. . . . . .

2°. BUDGET DES DÉPENSES SUR RESSOURCES EXTRAORDINAIRES

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

. . . . . .

CHAP.	VIII.	Amélioration des rivières.	2 000f
—	IX.	Établissement et amélioration des canaux de navigation.	3 000
—	X.	Amélioration et achèvement des ports maritimes. .	3 000
			8 000

EXERCICE 1881.

ÉTAT D. *Tableau, par ministère et par chapitre, des crédits supplémentaires et extraordinaires annulés sur l'exercice*

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT, PAR CHAPITRE, des crédits supplémentaires.	MONTANT, PAR CHAPITRE, des crédits extraordinaires.	»
	MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.			
	1re SECTION. — SERVICE ORDINAIRE.			
VIII.	Personnel des officiers et maîtres de port du service maritime.	14 000f,00	»	
XIX.	Ports maritimes, phares et fanaux (travaux ordinaires), entretien et grosses réparations.	350 000 00	»	1 86
XXI.	Rachat de concessions de ponts à péage dépendant des routes nationales.	1 500 000 00	»	

DÉCRETS.

(N° 455)

11 novembre 1881.]

Décret qui approuve les arrangements et le traité spécial in entre les compagnies du Nord, de l'Est, de l'Ouest, d'Orléa Paris à Lyon et à la Méditerranée, pour l'exploitation du de fer de Grande-Ceinture et des deux chemins de fer de intérieurs de Paris.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des Travaux Publics ;

Vu les décrets des 10 (*) et 11 décembre 1851 (**), 16 août 1 18 juillet (***) et 18 septembre 1865 (****), relatifs à l'é ment des deux chemins de fer de Ceinture de Paris (rive rive gauche) ;

Vu la loi du 4 août 1875, déclarant d'utilité publique l'é ment du chemin de fer de Grande-Ceinture autour de approuvant la convention passée, le même jour, pour la co de cette ligne à un syndicat représentant les compagnies de l'Est, d'Orléans et de Paris à Lyon et à la Méditerranée

Vu cette convention, et notamment l'article 7, lequel conçu :

« Les traités à passer par les compagnies syndiquées, s « elles, soit avec une ou plusieurs compagnies non syn « pour régler les conditions d'exploitation du chemin de « Grande-Ceinture et assurer la continuité du service serc « mis à l'Administration et approuvés par décrets rendus e « d'État ; »

Vu le décret du 3 décembre 1875 (*****) approuvant :

1° La convention passée, le 23 septembre 1875, entre les gnies susmentionnées, pour la constitution du syndicat du de fer de Grande-Ceinture de Paris; 2° l'acte passé, le 25 se 1875, entre ces mêmes compagnies pour l'organisation syndicat ;

(*-**-***) *Annales* 1852, p. 58, 59 et 60.

(****-*****) *Annales* 1865, p. 521 et 657.

(******) *Annales*, 1877, p. 92.

par la compagnie de l'Ouest, lui sont intégrales
étant seule chargée des dépenses de toute na

iera aux recettes et aux dépenses de toute na
sur les lignes de rayon pénétrant dans Paris (
Moulineaux, Bel-Air-Bastille, Ouest-Ceinture-M

reulaire commun établi ou à établir par la co
, des deux Ceintures, celui-ci faisait circuler à
urs ou de marchandises empruntant la sectio
uit à la compagnie de l'Ouest 40 p. 100 des rec
, recettes provenant du trafic local de la se

incipe s'appliquera aux trains de la compagni
n de la rive gauche et le raccordement de C
ement sur la gare des Batignolles.
x de la bifurcation de Courcelles et ceux du con
res de Courcelles-Ouest et de Courcelles-Cein
tre la compagnie de l'Ouest et le syndicat des

des gares de Grenelle et d'Ouest-Ceinture
entre le syndicat des deux Ceintures et la co
ées conformément aux principes posés par l'
septembre 1875.
e l'Ouest remettra au syndicat des deux Ceint
et la Ceinture (rive gauche) dans leur état ac
s frais les travaux déjà approuvés, notamme

ni matériel de transport ni matériel de trac
terrains dépendant de l'ancienne station de l'av
à sa disposition par le traité d'exploitation c
n date du 1er avril 1867.
riode de dix ans, la compagnie de l'Ouest fou
ra la traction sur les sections qu'elle reme
aux conditions qui seront définies dans un t

a Grande-Ceinture se chargera de l'achèvemen
nent aux projets en cours d'exécution, et en ac

ojets et de ceux mentionnés à l'article 5 sera j

remise au syndicat stipulée à l'article 5, la c
pagnie de l'Ouest sera considérée comme ayant apporté à l'ensemble des
Ceintures une part équivalente à celle des autres compagnies.

En conséquence, les recettes nettes de l'exploitation des deux Ceintures, a
déduction de toutes les dépenses et charges annuelles, ou le déficit, s'il y e
seront partagés également entre les cinq compagnies.

:, concédée aux quatre compagnies de l'Est, du Nord,
'on-Méditerranée;
(rive droite), concédée aux cinq compagnies intervenant

'rive gauche), de la gare d'Auteuil au pont de Bercy, et
are de Courcelles à l'avenue de Clichy, concédés à la

:onvenance de modifier à cet effet les bases fixées :
s recettes de la Petite-Ceinture entre les cinq compa-
article 19 du cahier des charges du 9 décembre 1851;
ablissement de tarifs communs entre la Grande-Ceinture
:s compagnies qui en sont concessionnaires, et pour la
la Grande-Ceinture à celles des compagnies dont elle
:s articles 4 et 5 de la convention du 23 septembre 1875.
adopté d'un commun accord les dispositions suivantes :

N DES RECETTES DE LA PETITE-CEINTURE.

1° Trafic local.

ttes provenant du transport des marchandises et des
l'une des cinq compagnies contractantes et les gares de
droite), et constituant le trafic local de cette dernière,
au point de vue de leur répartition, par les conventions
cahier des charges du 9 décembre 1851).

2° Trafic de transit.

s afférentes aux marchandises de transit, échangées entre
compagnies contractantes entreront dans les comptes
:s deux Ceintures et seront partagées également entre
en sera de même pour le trafic échangé soit entre les
de fer de Ceinture à l'intérieur de Paris, soit entre une
ntractantes et les gares de la Ceinture (rive gauche).

ITINÉRAIRE.

ges de marchandises *via* Paris, entre les compagnies
principe s'effectuer par la Grande-Ceinture.

RTITION DES RECETTES DU SYNDICAT.

1° Tarifs spéciaux communs.

ence, les tarifs spéciaux communs entre les compagnies
y aura lieu, seront établis et les parts calculées par cet

rif général commun ou tarifs soudés.

handise est taxée soit au tarif général commun aux six
moyen de la soudure des tarifs intérieurs généraux ou
compagnies intéressées au transport, il arrivera que la

par kilomètre pour les transports de petite vitesse

ette pour tous les transports de grande vitesse et pour
s qui ne sont pas taxés à la tonne, déduction faite des

duite de moitié dans le cas exceptionnel prévu par l'ar-

: des sections empruntées sera arrondie en hectomètres.
posées par les articles 7 et 9 s'appliqueront dans le
ncessionnaire de deux ou plusieurs lignes de rayon
e de ces lignes sur l'autre des marchandises en emprun-

' ÉVENTUEL DES VOIES SUR LES SECTIONS.

ent nécessaire de doubler sur tout ou partie de leur
ompagnies contractantes empruntées par la Grande-
opération sera à la charge du syndicat des deux Cein-
ce cas, les redevances fixées à l'article 9 cesseraient
à la mise en service des voies dédoublées.

DISPOSITION TRANSITOIRE.

te convention sera mise en application au fur et à
es diverses sections de la Grande-Ceinture et des gares
es contractantes avec cette ligne.
rice de ces gares, les échanges continueront à s'effec-
de Petite-Ceinture, mais la taxe afférente à ce dernier
au compte du syndicat des deux Ceintures.

ple expédition, le 29 décembre 1880.

ire :	Approuvé l'écriture :
ompagnie	*Le Président de la compagnie du Nord,*
LLIER.	Signé A. DE ROTHSCHILD.
ire :	Approuvé l'écriture :
ompagnie	*Le Président de la compagnie de l'Ouest,*
..	Signé E. BLOUNT.

Approuvé l'écriture :
mpagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée,
Signé CH. MALLET.

au moyen des crédits à ouvrir sur les
rtement;
-à-dire pour les cinq autres douzièmes,
ns à fournir par les propriétaires intéres-
vaux et dont les terrains sont compris
é sur le plan annexé au présent décret.
unis en association sous le nom de (*Syn-*
nse de la rive gauche de Bas-en-Basset).

(N° 458)

[9 janvier 1882.]

sges) pour l'établissment du canal de l'Est.

la République française portant ce qui

ment des Travaux Publics, pour l'établis-
la partie de la forêt du Ban-d'Harol (Vos-
de 14 ares 38 centiares, teintée en
té au présent décret, ladite affectation
ns suivantes, stipulées par le Ministre
mmerce :

l'emprise seront abattus et façonnés aux frais du service du canal, sous la surveillance du service forestier, pour être vendus ultérieurement au profit du Trésor.

2° Les entrepreneurs seront civilement responsables des délits commis par leurs ouvriers et voituriers.

3° Des bornes seront plantées aux angles de la nouvelle limite de la nouvelle forêt, aux frais du service du canal et sous la surveillance du service forestier.

4° L'Administration des Ponts et Chaussées devra établir au-dessus de son entreprise, sur le sol restant au régime forestier, un chemin de 3 mètres de largeur, destiné à desservir le versant boisé du canton Saint-Léger.

5° La prise de possession du sol sera constatée par un procès-verbal de remise dressé à l'intervention des agents des Domaines, des Travaux Publics et des forêts.

1° Il sera procédé à l'exécution des travaux nécessaires au prolongement du bassin intérieur d'échouage de Port-en-Bessin (Calvados), conformément aux dispositions de l'avant-projet et aux avis du Conseil général des Ponts et Chaussées des 14 mars et 27 octobre 1881.

2° Les travaux mentionnés ci-dessus sont déclarés d'utilité publique.

3° Les dépenses de l'entreprise, évaluées à 370 000 francs, seront prélevées sur les ressources extraordinaires inscrites au budget de chaque exercice.

4° Le présent décret sera considéré comme non avenu si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans un délai de cinq ans à partir du jour de sa promulgation.

(N° 462)

[18 janvier 1882.]

Nouveau délai accordé à la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée pour l'expropriation des terrains nécessaires à la rectification de la route nationale n° 70 aux abords de la gare de Dijon-Porte-Neuve (Côte-d'Or).

Décret du Président de la République française portant qu'un nouveau délai de deux ans, expirant le 10 février 1883, est accordé à la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour l'expropriation des terrains nécessaires à l'exécution de la rectification de la route nationale n° 70, aux abords de la gare de Dijon-Porte-Neuve, ligne de Dijon à Is-sur-Tille (Côte-d'Or).

(N° 463)

[19 janvier 1882.]

Établissement d'une gare de voyageurs et de marchandises à Deluz (Doubs).

Décret du Président de la République française portant ce qui suit :

(N° 466)

[27 janvier 1882.]

: basse de la jetée de l'Ouest du port de Calais.

t de la République française portant qu'il
auration de la digue basse de la jetée de
lais (Pas-de-Calais), conformément aux dis-
l'avis du Conseil général des Ponts et Chaus-
ût 1881.

(N° 467)

[8 février 1882.]

uspendu de la Caille, route nationale n° 201 (Haute-Savoie).

t de la République française portant ce qui

restauration du pont suspendu de la Caille,
01 (Haute-Savoie), conformément au pro-
ns le rapport des Ingénieurs des 14 mars

luée à 170 000 francs, sera imputée sur
budget du Ministère des Travaux Publics
es ponts dépendant des routes nationales.

(N° 468)

[8 février 1882.]

pendu de Beaucaire sur le Rhône (Gard).

, de la République française portant ce qui

té publique le rachat du pont suspendu de
e, route nationale n° 99 (Gard).
, cette opération par les soins de l'État et la

(N° 470)

[23 février 1882.]

Établissement du chemin de fer de Civray-du-Blanc. — Prise de possession de terrains.

DÉCRET du Président de la République française portant qu'il y a urgence de prendre possession, pour l'établissement du chemin de fer de Civray-du-Blanc, de plusieurs parcelles de terrains non bâties sises au territoire des communes de Saint-Saviol, Saint-Pierre d'Exideuil, Civray et Savigné (Vienne), lesdites parcelles indiquées sur l'état et figurées par des teintes roses sur le plan parcellaire annexé au présent décret.

(N° 471)

[23 février 1882.]

Reconstruction du pont de la Douceur, sur la Dranse (Haute-Savoie).

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Est autorisée la reconstruction du pont de la Douceur, sur la Dranse, route nationale n° 202 (Haute-Savoie), conformément aux dispositions du projet en date des 19-21 décembre 1881.

2° La dépense, évaluée à 60 000 francs, sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du Ministère des Travaux Publics pour la construction des ponts dépendant des routes nationales.

(N° 472)

[21 avril 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française.

. . . . . .

Vu les rapports de l'Inspecteur général et des Ingénieurs chargés

du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méd
avis du Conseil général des Ponts et Chaussées des
et 11 janvier 1882;

Vu le décret du 2 janvier 1882, portant approb.
de divers travaux complémentaires de premier
exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie de
de Paris à Lyon et à la Méditerranée :

Vu le décret du 19 janvier 1882, portant approb
de divers travaux complémentaires à exécuter
réseau de la même compagnie :

La section des travaux publics, de l'agriculture
du Conseil d'État entendue.

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécu
pagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à
sur son nouveau réseau, conformément aux proje

LIGNE DE SAINT-GERMAIN DES FOSSÉS A B

Projet d'installation du télégraphe *Tyer* entre la gare de
Fossés exclusivement et la limite sud du département de
23 août 1881, avec un détail estimatif montant à. . . .
Projet d'installation du télégraphe *Tyer* entre la limite no
département du Puy-de-Dôme et la gare de Clermont-Fe
inclusivement, présenté le 23 août 1881, avec un détail es
tif montant à. . . . . .
Projet d'établissement d'appareils *Saxby* et *Viguier* à la ga
Clermont-Ferrand, présenté le 26 octobre 1881, avec un
estimatif montant à. . . . . .

TOTAL. . . . . .

Les dépenses faites pour l'exécution des travau
les projets dont il s'agit sont imputées sur le co
lions de francs, ouvert conformément à l'article
tion du 3 juillet 1875, pour travaux complément
réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui sero
reconnues devoir être portées audit compte.

Art. 2. — Le décret du 2 janvier 1882 est rapp
de ses dispositions qui approuvent les projets des
cuter pour l'établissement d'une voie de commun
de Saint-Germain des Fossés (ligne de Nevers
des Fossés) et pour l'installation de nouvelles m
liers d'Oullins (ligne de Roanne à Lyon par Sai

que les détails estimatifs montant, pour la part afférente à l'a réseau. savoir : pour le premier projet, à 5 280 francs, et pc second, à 23 751 francs.

Art. 3. — Sont rapportées les dispositions du décret du 1 vier 1882 autres que celles qui approuvent le projet de con tion d'un atelier pour la réparation des wagons, à la gare de neuve-Saint-Georges triage présenté le 4 février 1880, ave détail estimatif montant, pour la part afférente au nouveau r à 170 688 francs.

. . . . . .

(N° 473)

[21 avril 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter par la Compagn Chemins de fer de l'Ouest.

Le Président de la République française,

. . . . . .

Vu les projets présentés et demandes faites par la comp des chemins de fer de l'Ouest pour que divers travaux à exé sur des lignes de son ancien et de son nouveau réseau soier prouvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformémer stipulations desdites conventions, et notamment de l'article 6 convention du 31 décembre 1875,

Vu les pièces de l'instruction à laquelle chacun de ces pro été soumis, et notamment les avis du Conseil général des Po Chaussées des 23 novembre 1881, 1er, 8, 15, et 22 février 18

La section des travaux publics, de l'agriculture et du comm du Conseil d'État entendue;

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur so cien et son nouveau réseau par la compagnie des chemins de l'Ouest, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A ROUEN.

Projet de prolongement jusqu'à la gare d'Achères, du fil électrique dir Paris-Saint-Lazare à Maisons, présenté le 3 octobre 1881, avec un déta matif arrêté à. 4

LIGNE DE ROUEN AU HAVRE.

nt d'une gare de marchandises à Graville-
résenté le 28 novembre 1881, avec un détail
. . . . . 314 000f,00

DE PARIS A VERSAILLES (RIVE DROITE).

des aménagements et accès de la gare de
résenté le 18 novembre 1881, avec un détail
. . . . . 26 680 00

LIGNE DE VERSAILLES A RENNES.

s aménagements de la gare de Maintenon,
e commun avec les lignes de Dreux à Main-
n, présenté le 8 juillet 1881, avec un détail
pour la part incombant à la compagnie de
. . . . . 247 000 00

GNE DE SABLÉ A CHATEAU-GONTIER.

ion en station de la halte de Bouère, présenté
1, avec un détail estimatif montant à. . . . 34 000 00

TOTAL. 622 328f,00

aites pour l'exécution de ces travaux seront im-
pte de 124 millions de francs ouvert, conformé-
tions ci-dessus visées, pour travaux complémen-
établissememt de l'ancien et du nouveau réseau,
ice des sommes qui seront reconnues devoir être
pte.

. . . . . .

(N° 474)

[11 mai 1882.]

ve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau
e des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Médi-

e la République française.

. . . . . .

Vu le projet présenté et demande faite par la compagnie des chemins, de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, les 13-24 septembre 1880 et 16-24 décembre 1881, à l'effet d'obtenir que des travaux à exécuter sur son ancien réseau pour l'agrandissement de la gare des voyageurs de la station de Cannes (ligne de Toulon à Nice), la translation au quartier de la Bocca de la gare des marchandises et du dépôt des machines de la même station et la création d'une station de voyageurs à la bifurcation de l'embranchement de Grasse (ligne de Toulon à Nice), soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations desdites conventions, et notamment de l'article 8 de la convention du 3 juillet 1875;

Vu les rapports de l'Inspecteur général et des Ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et les avis du Conseil général des Ponts et Chaussées des 17 novembre 1880, 6 juillet 1881 et 1er mars 1882;

La section des travaux publics, de l'agriculture et du commerce du Conseil d'État entendu;

Décrète:

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien réseau par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément au projet suivant.

LIGNE DE TOULON A NICE.

Projet d'agrandissement de la gare des voyageurs de la station de Cannes, de translation de la gare des marchandises et du dépôt des machines de la même station au quartier de la Bocca et de création d'une station de voyageurs à la bifurcation de l'embranchement de Grasse, présenté les 13 septembre 1880 et 24 décembre 1881, avec un détail estimatif montant à. . 2 449 900f,00

Les dépenses faites pour l'exécution de ce projet seront imputées sur le compte de 192 millions de francs, ouvert, conformément à l'article 8 de la convention du 3 juillet 1875, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audlt compte.

(N° 475)

[15 mai 1882.]

t qui fixe, pour l'année 1882, le créd
pensions civiles régies par la loi du

ésident de la République française
rapport du Ministre des Finances;
ticle 20 de la loi du 9 juin 1853, sur les pensions civiles,
le 38 du règlement d'administration publique du 9 novem-
ant;
relevé des extinctions réalisées en 1881 sur les pension
, s'élevant à la somme totale de 3 042 004f, 21;
rticle 26 de la loi du 29 juillet 1881, qui a ouvert au Mini
finances, pour l'inscription des pensions civiles en 1882, e
produit des extinctions, un crédit supplémentaire d
francs;
tion des finances, des postes et télégraphes, de la guerre
rine et des colonies du Conseil d'État entendue,
te:
er. — Le crédit d'inscription des pensions civiles régie
i du 9 juin 1853 est fixé, pour l'année 1882, à la somm
000 francs.
. — Sont allouées, sur ce crédit, aux différents ministères
nes suivantes;

tère de la justice et des cultes		310 000f
tère des affaires étrangères		85 000
tère de l'intérieur	Ministère	120 000
	Algérie	22 000
tère des finances		1 584 000
tère de la guerre		70 000
tère de l'instruction publique et des beaux-arts		1 100 000
tère de l'agriculture	Ministère	45 000
	Forêts	60 000
tère du commerce		20 000
ère des travaux publics		260 000
tère des postes et des télégraphes		400 000
TOTAL		4 076 000

: 466 000 francs, qui représente, l'excédent
té par l'article 1er sur le montant des allo-
.'article 2, formera une réserve sur laquelle
ourront, s'il y a lieu, être ultérieurement

.mputées sur le crédit d'inscription de la
pensions qui auront fait l'objet de décrets
au 1er janvier 1883.
demeurées sans emploi au 31 décembre
nt annulées.

(N° 476)

[24 mai 1882.]

istre des Travaux Publics, sur l'exercice
le fonds de concours versés au Trésor par
rticuliers pour l'exécution de divers lignes

publique française,
s Receveurs des finances des arrondisse-
Nantes, constatant qu'il a été versé au
24 mars et 17 avril 1882, par les intéressés
somme totale de 105 179f, 99, savoir :

ie d'Antoigné.	1 000f,00
'oupilleau, Jolland, Pion et	1 379 99
ne de Machecoul..	2 800 00
Nantes.	100 000 00
ENSEMBLE.	105 179f,99

e des Finances en date du 20 mai 1882,

rt au Ministre des Travaux Publics, sur les
épenses sur ressources extraordinaires,
v, — *Travaux d'achèvement par l'État des*
de la loi du 18 mai 1878), un crédit de
ans la proportion suivante, à la construc-
ci-après désignés, savoir :

IIe SECTION.

TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.

CHAP.	XXXVI.	Rectification des routes nationales, et des routes départementales, assimilées aux routes nationales.	100 00
—	XXXIX.	Travaux de défense contre les inondations. . .	9 455 67
—	XXXIX *bis*.	Achèvement des travaux nécessités par les inondations, les crues et la débâcle des glaces de l'hiver 1879-1880.	5 777 50

IIIe SECTION.

DÉPENSES SUR RESSOURCES EXTRAORDINAIRES.

CHAP.	VII.	Amélioration des rivières.	49 176 45
—	VIII.	Établissement et amélioration des canaux de navigation.	822 00
—	IX.	Amélioration et achèvement des ports maritimes.	15 000 00
		ENSEMBLE, comme ci-dessus.	256 589f,70

Art. 2. — Il sera pourvu à la dépense autorisée par l'article précédent au moyen des ressources spéciales versées au Trésor à titre de fonds de concours.

État des sommes versées dans les caisses du Trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour concourir, avec les fonds de l'Etat, à l'exécution de travaux publics appartenant à l'exercice 1881.

DÉPARTEMENTS	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDS SONT DESTINÉS.	MONTANT des versements.
	Ire SECTION. (SERVICE ORDINAIRE.)	
	CHAPITRE XV.	
	ROUTES ET PONTS. (Travaux ordinaires. — Entretien et grosses réparations.)	
Seine.	Entretien des chaussées latérales de l'avenue de Neuilly (route nationale n° 13) sur lesquelles sont établies les voies du tramway de Courbevoie à la place de l'Etoile. 15 000f,00	
	Arrosage de la route nationale n° 34, dans la traversée du bois de Vincennes. 1 500 00	17 384f,12
	Démolition de constructions indûment élevées sur un terrain dépendant du domaine public et situé en aval de la levée rive droite du pont de Grenelle. 884 12	
	CHAPITRE XVII.	
	NAVIGATION INTÉRIEURE. — RIVIÈRES.	
	(Travaux ordinaires. — Entretien et grosses réparations.)	
Calvados. . .	Entretien du chemin de halage le long de l'Orne, entre Caen et Clopée.	800 00
Landes. . . .	Construction d'un pont de halage sur la rive droite du Luy.	600 00
Loiret.	Amélioration de la levée de la Loire (rive droite), dans la traversée de la commune de Saint-Péré.	506 67
Lot..	Frais de service de l'écluse de Polentré, sur le Lot. . .	150 00
Lot-et-Garonne	Entretien du barrage de Fumel, sur le Lot.	60 00
Maine-et-Loire.	Entretien de barrages sur la Mayenne (14f,83 + 58f,96 + 12f,30 + 6f,39 + 119f,89 + 18f,76).	231 13
Nièvre.	Entretien du perré Pagnon, sur l'Allier.	166 67
Pyrénées (Basses).	Rétablissement du passage d'eau de Doguen, sur la gare d'Oloron.	400 00
Rhône.	Entretien des quais du Rhône et de la Saône.	10 000 00
Saône (Haute).	Entretien des quais de la Saône.	1 050 00
Seine.	Dragages en Seine aux embouchures des égouts collecteurs de Clichy et de Saint-Denis.	60 000 00
	TOTAL du chapitre XVII.	73 964 47
	CHAPITRE XVIII.	
	NAVIGATION INTÉRIEURE. — CANAUX.	
	(Travaux ordinaires. — Entretien et grosses réparations.)	
Meuse.	Entretien du canal de l'Est (2e section) 95f,25 + 50f + 26f + 116f). 287f,25	
	Réparation de dommages causés aux talus du canal de l'Est. 20 00	307 25
Nord..	Entretien des ponts à frais communs sur les canaux de Dunkerque (85f,61 + 4f,31 + 4f,31 + 1f,20).	95 43
	TOTAL du chapitre XVIII.	402 68

DÉPARTEMENTS	ENTREPRISES AUXQUELLES LES FONDS SONT DESTINÉS.		MONTANT des versements.
	CHAPITRE XIX.		
	PORTS MARITIMES, PHARES ET FANAUX.		
	(Travaux ordinaires. — Entretien et grosses réparations.)		
Calvados. . .	Entretien et réparation des cales du pont de Grandcamp (1 000f + 287f,41).	1 287f,41	11 287f,41
	Dévasement des bassins du port de Honfleur.	10 000 00	
Charente-Inférieure.	Dévasement des ports du département de la Charente-Inférieure (10 000f + 10 000f).		20 000 00
	Entretien du port de Macau.	300 00	
Gironde. . . .	Entretien des chaussées de terre-plein de la rive gauche du port de Bordeaux. . . .	16 037 85	16 337 85
Manche. . . .	Construction d'une cale de débarquement à Joinville. .		1 073 58
	Etablissement d'une gare maritime sur la plage d'Equihem.	1 400 00	
Pas-de-Calais	Payement des indemnités allouées aux officiers et maîtres de port chargés du service des renseignements météorologiques à Boulogne-sur-Mer.	360 00	1 760 00
Seine-Inférieure.	Entretien des chaussées latérales aux quais des ports du Havre et de Rouen (7 500f + 5 200f).		12 700 00
Somme. . . .	Réparation de l'épi de défense de la digue de Mers (674f + 673f,97).		1 347 97
	TOTAL du chapitre XIX.		64 506 81
	IIe SECTION. (TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.)		
	CHAPITRE XXXVI.		
	RECTIFICATION DES ROUTES NATIONALES, ET DES ROUTES DÉPARTEMENTALES ASSIMILÉES AUX ROUTES NATIONALES.		
Ain.	Rectification de la montée de Tur (route nationale n° 97). .		100 00
	CHAPITRE XXXIX		
	TRAVAUX DE DÉFENSE CONTRE LES INONDATIONS.		
Calvados.. . .	Défense de la ville de Pont-l'Evêque contre les inondations (2 941f,76 + 6 513f,91).		9 455 67
	CHAPITRE XXXIX *bis*.		
	ACHÈVEMENT DES TRAVAUX NÉCESSITÉS PAR LES INONDATIONS, LES CRUES ET LA DÉBACLE DES GLACES DE L'HIVER 1879-1880.		
Tarn-et-Garonne.	Rechargement à Saint-Projet et défense de rives à Sansecours, sur la Garonne.		5 777 50

RÉCAPITULATION.

1re SECTION. — SERVICE ORDINAIRE.

CHAP.	XV.	Routes et ponts. — (Travaux ordinaires). . .
—	XVII.	Navigation intérieure. — Rivières. (Travaux o naires.). . . . .
—	XVIII.	Navigation intérieure. — Canaux. (Travaux o naires.). . . . .
—	XIX.	Ports maritimes, phares et fanaux. (Travaux o naires.). . . . .

IIe SECTION. — TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.

CHAP.	XXXVI.	Rectification des routes nationales et des routes dép mentales assimilées aux routes nationales. . .
—	XXXIX.	Travaux de défense contre les inondations. . . .
—	XXXIX *bis*.	Achèvement des travaux nécessités par les ino tions, les crues et la débâcle des glaces de l'l 1879-1880. . . . .

IIIe SECTION. — DÉPENSES SUR RESSOURCES EXTRAORDINAIRES.

CHAP.	VII.	Amélioration des rivières. . . . .
—	VIII.	Etablissement et amelioration des canaux de naviga
—	IX.	Amélioration et achèvement des ports maritimes

TOTAL GÉNÉRAL. . . . . .

(N° 478)

[7 août 1882.]

Décret qui charge M. Pierre Legrand de l'intérim d des Travaux Publics.

Le Président de la République française,
Décrète :

. . . . . .

Art. 1er. — M. Pierre Legrand, Ministre du Co chargé de l'intérim du Ministère des Travaux Public cement de M. Varroy, dont la démission est acceptée

. . . . . .

(N° 479)

[10 août 1882.]

M. Hérisson Ministre des

République française,

'apporté le décret du 7 a
Ministre du Commerce, d
blics,
sson, député (Seine), est

. . . . . .

(N° 480)

[10 août 1882.]

me M. Baïhaut Sous-Secr
nistère des Travaux Publ

République française,
du Ministre des Travaux I

aut, député, est nommé S
vaux Publics, en rempla
sion est acceptée.

. . . . . .

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 481)

[20 mai 1881.]

Voirie (Grande). — Travaux publics. — Dommages aux usines. — Prises d'eau pour l'alimentation d'un canal. — Chômages. — Moulin. — Existence antérieure à 1566. *— Compensation de la plus-value.* — (Ministre des Travaux Publics contre sieurs Chalot et Heurlier.) — *Lorsqu'un moulin situé sur une rivière navigable a une existence antérieure à* 1566 *reconnue par un arrêté du conseil de préfecture passé en force de chose jugée, et que l'Administration n'allègue aucun fait qui établisse que la consistance de ce moulin ait depuis lors été augmentée, le Ministre des Travaux Publics n'est pas fondé à soutenir que l'indemnité due à ce moulin, à raison de chômages provenant de prises d'eau pratiquées dans la rivière pour l'alimentation d'un canal, doit être calculée d'après la force hydraulique qui lui serait nécessaire pour mettre en mouvement une simple paire de meules et non d'après la consistance du moulin dans son état actuel* (1re *espèce*). — *Appréciation, par interprétation d'une transaction antérieure à* 1566, *de l'étendue du droit appartenant à deux usines sur les eaux d'une rivière* (2e *espèce*). — *Des modifications aux ouvrages intérieurs du moulin ont pu être apportées régulièrement lorsqu'elles n'ont eu ni pour but ni pour effet d'augmenter la force motrice, mais seulement de la mieux utiliser* (2e *espèce*) (*). — *L'Administration n'est pas fondée à opposer, en compensation du préjudice causé à un moulin par des chômages imputables au fait de l'État, l'avantage résultant de ce que l'ouverture d'un canal parallèle à la rivière a diminué sur celle-ci la navigation, et a ainsi évité au meunier les chômages que lui auraient causés l'obligation d'ouvrir sa porte marinière aux bateaux en vertu de l'édit de* 1672. — *Cet avantage n'est ni immédiat ni direct* (1re *et* 2e *espèces*) (**). — *Appréciation de l'indemnité pour chômages due par l'État* (1re *et* 2e *espèce*). — *Dommages éprouvés depuis l'expertise et dommages futurs réservés* (1re *espèce*).

(*-**) Sur les questions soulevées dans cette affaire, M. le commissaire du Gouvernement Gomel a présenté les observations suivantes :

« Suivant l'Administration, en dispensant les usiniers de prouver que la con-

[1re ESPÈCE. — *Ministre des Travaux Publics contre sieurs Chalot et Heurlier.*]

Vu le recours du Ministre des Travaux Publics... tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer — un arrêté du 12 avril 1878, par lequel le conseil de préfecture de Seine-et-Marne a condamné

---

sistance de leur moulin, telle qu'elle résulte de leur titre, est la même que celle dont ils jouissaient au moment où les prises d'eau dans le Morin ont commencé à fonctionner, l'arrêté attaqué a sanctionné un système tout nouveau et dont les conséquences seraient fort préjudiciables à l'État. M. le Ministre des Travaux Publics rappelle qu'un des devoirs de la juridiction administrative est de faire respecter le grand principe de l'inaliénabilité des cours d'eau du domaine public, et il ajoute que la jurisprudence du Conseil d'État a du reste exigé jusqu'ici que les usiniers qui réclament une indemnité pour diminution de force motrice établissent non seulement que leur usine a une existence légale, mais encore qu'ils ont droit, d'après leurs titres, à tel ou tel volume d'eau.

« Donc, dans l'espèce, poursuit le Ministre, il ne suffisait pas que les consorts Chalot et Heurlier prouvassent devant le conseil de préfecture que leur moulin existait longtemps avant 1566; il aurait fallu en outre qu'ils produisissent un acte établissant qu'antérieurement à cette époque leurs auteurs disposaient d'un volume d'eau suffisant pour la mise en marche de trois paires de meules. Ils ne l'ont pas fait, ou plutôt la donation de 1276 qu'ils invoquent est muette sur la consistance du moulin. Dès lors l'Administration est fondée à soutenir que l'état actuel de cette usine ne saurait servir de base au calcul de l'indemnité; elle n'a pas à démontrer que des changements ont été apportés aux ouvrages régulateurs du moulin dans le cours de ces trois derniers siècles, il lui suffit de contester que ledit moulin fût disposé anciennement de manière à marcher avec trois paires de meules, et comme jadis beaucoup de moulins ne fonctionnaient qu'avec une seule paire de meules, c'est d'après la force hydraulique nécessaire à ce fonctionnement restreint que doit être évaluée l'indemnité à mettre à la charge de l'État.

« L'argumentation ministérielle nous paraît, messieurs, méconnaître la protection qui, en cette matière, comme en tout autre, est due aux droits privés. Sans doute, les fleuves et rivières navigables sont imprescriptibles; sans doute encore, quand un usinier, pour obtenir une indemnité, se prévaut d'un acte de vente nationale, les clauses de cet acte ou les indications qu'il fournit servent exclusivement à la fixation de l'indemnité, et la preuve de la consistance légale de l'usine incombe au réclamant. Mais ici l'acte de concession duquel résulte l'existence légale du moulin, acte qu'ont produit les meuniers à l'appui de leurs prétentions, remonte au XIIIe siècle, à une époque où le domaine public était aliénable et prescriptible; la consistance actuelle est seule connue, mais elle est corroborée par une possession immémoriale, et rien ne permet de supposer qu'elle ait été irrégulièrement accrue. L'Administration ne cite aucun fait duquel on puisse induire que le moulin emploie aujourd'hui une force d'eau plus considérable qu'autrefois, et dans ces conditions il faut admettre que le moulin d'Esbly a droit à la jouissance du volume d'eau dont il fait usage.

« A défaut de toute preuve contraire fournie par l'Administration, ce qui existe doit être tenu pour la représentation exacte de ce qui existait primitivement. Il est possible, il est même vraisemblable que le moulin dont parle la donation de 1276 ait été plusieurs fois démoli et reconstruit; mais il rentrait dans les

l'État à payer aux sieurs Chalot, Heurlier et consorts une indemnité de 36 409f,50, à raison du préjudice causé au moulin d'Esbly par la privation de force motrice résultant des prises d'eau effectuées dans la rivière du Grand-Morin pour l'alimentation du canal de Meaux à Chalifert :

---

droits du meunier de modifier ses ouvrages intérieurs et son outillage. La seule chose qu'il n'aurait pas pu faire depuis 1566 eût été de faire changer ses ouvrages régulateurs de façon à augmenter sa force hydraulique. Si, au contraire, il s'est borné à apporter à son usine des modifications qui aient eu pour effet de mieux utiliser le volume d'eau, on doit lui tenir compte de ces modifications. Telle est la jurisprudence du Conseil d'État, affirmée notamment par les arrêts (9 mai 1867, Hummel, *Annales* 1868, p. 786; 13 avril 1870, Thébaut, *Annales* 1871, p. 792).

« Enfin, nous vous signalerons, messieurs, l'arbitraire auquel aboutit le système proposé par le Ministre des Travaux Publics. Comment en effet pourrait-on apprécier avec quelque précision le volume d'eau nécessaire, il y a plusieurs siècles, au fonctionnement d'une paire de meules? Les ingénieurs sont eux-mêmes obligés d'avouer que cette appréciation est aussi délicate qu'incertaine. Ils reconnaissent qu'on employait au moyen âge des meules beaucoup plus grandes et plus lourdes qu'aujourd'hui, qui par conséquent exigeaient une forte dépense d'eau. En outre, les barrages et autres ouvrages étaient jadis mal construits et présentaient de nombreuses fuites. Il n'est donc pas permis d'affirmer que le moulin d'Esbly, même réduit à une seule paire de meules, consommât moins d'eau, il y a cinq cents ans, qu'il n'en consomme maintenant avec trois paires de meules.

« Pour tous ces motifs nous concluons au rejet du recours de M. le Ministre des Travaux Publics.

« Le pourvoi des consorts Chalot et Heurlier nous semble au contraire devoir être accueilli, du moins en tant qu'il combat le principe de la compensation que leur a opposée le conseil de préfecture.

« Il soutiennent que si, depuis l'établissement du canal de Meaux à Chalifert ainsi que de sa branche alimentaire, les bateaux ont cessé de passer par le pertuis de leur moulin, cette modification dans l'itinéraire des mariniers et la diminution qui en est résultée dans les chômages de leur usine n'ont pas procuré à celle-ci des avantages au moyen desquels l'État puisse compenser le préjudice causé par les emprunts que le canal a faits au Morin.

« Pour s'assurer de la justesse de cette thèse, il suffit de se rappeler le soin avec lequel le Conseil d'État évite de se laisser entraîner sur une pente où souvent l'Administration essaye de le pousser. Il ne se refuse pas d'une façon absolue à compenser des dommages résultant de l'exécution de travaux publics avec la plus-value procurée par ces mêmes travaux. Mais, comme le constate M. Aucoc dans ses savantes conférences de droit administratif, « c'est avec une « grande modération que le Conseil d'État tient compte de la plus-value. Il faut « qu'elle soit certaine, immédiate, directe. L'Administration ne répare pas les « dommages indirects; il ne serait donc pas juste de tenir compte des plus-values « indirectes. » Or, dans notre espèce, l'avantage dont se prévaut l'Administration et dont l'arrêté attaqué a prescrit d'évaluer l'importance, ne réunit aucune des trois conditions indiquées par M. Aucoc d'après votre jurisprudence.

« Tout d'abord, cet avantage n'est pas certain, car la porte marinière du

ınt, attendu que les propriétaires du moulin d'Esbly
s établi que le volume d'eau qui aurait légalement appar-
ır usine fût supérieur à celui dont ils ont joui postérieu-
'ouverture du canal de Meaux à Chalifert, c'est à tort

›ly n'a pas été supprimée, et si depuis trente ans elle ne fonctionne
unier peut un jour ou l'autre être appelé à la faire manœuvrer de
ıur que cela se produisît, un accident n'aurait qu'à survenir au canal
ou à sa branche alimentaire, la batellerie du Morin reprendrait
ent son ancienne direction et la navigation recommencerait à suivre
rieur de cette rivière. Par suite, le meunier d'Esbly serait obligé de
pertuis, car l'édit de 1672 est toujours en vigueur. En second lieu,
ont il s'agit n'est ni direct ni immédiat, en ce sens qu'il n'est pas
ence naturelle et forcée de la construction du canal.

l'ouverture de cette voie navigable a eu simplement pour résultat
ıoins onéreux pour les propriétaires du moulin l'exercice par les
une servitude, d'une obligation légale créée par l'édit de 1672. Le
ıa navigation a été déplacé par la création du canal, mais légale-
ation de l'usinier est restée la même. Celui-ci est tenu comme par
voir un pertuis dans son barrage, et de l'ouvrir à toute réquisition
ır. Sans doute une semblable réquisition n'a plus guère de chance de
toutefois, si les travaux exécutés par l'État avaient eu le résultat
avaient augmenté le mouvement de la batellerie sur le Morin, nul
n'auraient pas pu motiver de la part du meunier d'Esbly une action
é fondée sur l'accroissement des chômages : dès lors, comment un
n'est pas directement produit par l'ouverture du canal, pourrait-il
ıpensation du préjudice immédiat et matériel provenant des prises
s par l'État?

ser que l'établissement de cet ouvrage d'art eût augmenté la surface
moulin d'Esbly ou qu'il eût régularisé le débit du Morin, ces chan-
ıortés à l'ancien état des lieux devraient être considérés comme une
us-value, et cette plus-value pourrait être opposée par l'État à la
ndemnité de l'usinier; car, dans cette hypothèse, les travaux entre-
at auraient eu une action directe sur les conditions d'exploitation du
s les auraient modifiées d'une façon avantageuse pour le meunier.
de pareil : la plus-value provient simplement de ce que les mari-
rin, ayant à leur disposition une voie plus commode, ne fréquentent
ère au-dessous de son confluent avec une branche alimentaire du
aux à Chalifert.

ıtage de cette nature ne saurait être invoqué par l'État à titre de
n. Déjà, dans une affaire Arlot, qui a été jugée le 7 juin 1865
865, p. 754), le Conseil d'État a condamné une semblable prétention
tration : elle avait fait décider par le conseil de préfecture qu'un
ısé par l'exécution de travaux publics, ne pouvait pas prétendre à une
ır le motif que ces travaux, qui consistaient dans la construction
lui avaient été très profitables en facilitant les transports de ses
emières et de ses marchandises. L'arrêt du 7 juin a annulé la déci-
miers juges et reconnu que le bénéfice dont se prévalait l'État ne le
as du payement d'une indemnité pour dommages.

timons, messieurs, que vous devez consacrer de nouveau la doctrine
, et nous concluons à ce que vous fassiez droit, sur le point en dis-
a requête des consorts Chalot. »

que le conseil de préfecture a décidé que, pour apprécier l'indemnité à allouer aux consorts Chalot et Heurlier, il y avait lieu de tenir compte de la force motrice utilisée au moment de l'ouverture du canal, rejeter la demande d'indemnité formée par les propriétaires du moulin d'Esbly ;

Vu la requête... pour les consorts Chalot et Heurlier... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler l'arrêté du conseil de préfecture de Seine-et-Marne ;

Ce faisant, attendu, d'une part, que l'existence légale du moulin d'Esbly ayant été reconnue par un arrêté du conseil de préfecture de Seine-et-Marne du 18 août 1869, c'est à l'Administration qu'il incombe de prouver que l'usine avait en 1848 et qu'elle possède encore une force motrice supérieure à celle dont elle jouissait avant 1566, et que l'Administration n'apporte aucune preuve à l'appui de cette allégation ; attendu, d'autre part, que c'est à tort que le conseil de préfecture a admis le principe d'une plus-value résultant de ce que, depuis l'ouverture du canal, les propriétaires du moulin d'Esbly n'auraient plus à subir de chômages pour le passage de la navigation en raison de l'obligation de tenir ouverte leur porte à bateaux, conformément à l'édit de 1672, ladite plus-value n'étant pas certaine, immédiate et directe ; attendu enfin que, par les motifs développés devant le conseil de préfecture tant par l'expert des requérants que par les requérants eux-mêmes, l'indemnité allouée par ledit conseil ne constituerait pas une réparation suffisante du préjudice éprouvé ; fixer ladite indemnité, pour préjudice subi depuis l'ouverture du canal de Meaux à Chalifert, jusqu'au 31 décembre 1875, à 82 890 francs, et pour le préjudice à venir, à 23 070 francs ; déclarer que cette indemnité ne se compensera, même en partie, avec aucune plus-value, condamner l'État aux intérêts de droit et aux dépens ;

Vu les observations en défense du Ministre des Travaux Publics dans lesquelles le Ministre conclut à l'annulation de l'arrêté attaqué et au rejet de la demande des consorts Chalot et Heurlier, et subsidiairement, au renvoi desdits usiniers devant le conseil de préfecture, au cas où ils justifieraient d'un dommage, pour être faite telle compensation que de droit entre le préjudice causé et la plus-value qui résulte pour l'usine d'Esbly, tant de la suppression de la manœuvre des portes marinières que de la régularisation apportée par le canal de Meaux à Chalifert au régime de la rivière du Grand-Morin, lors du passage des trains et bateaux, par le motif que les bateaux et les trains n'arrivant plus à l'usine d'Esbly, il y a suppression du chômage résultant de l'ouverture de la porte

cette suppression constitue un
, d'autre part, la création, par
ief étendu qui emmagasine et
perdaient auparavant lors des
tes à bateaux supérieures, a
s dont la marche des usines

e en réplique présenté pour le
lequel lesdits consorts Chalo
lans leurs précédentes concl
uses de plus-value opposées p
as un droit acquis, mais un ét
, n'offre aucun caractère de cer
régularisation du régime du
ns et bateaux aux portes mari
vant se produire dans les cond
unication entre ladite rivière e
e Meaux à Chalifert;
28 pluviôse an VIII, et du 16
.53 du Code civil;
ue le recours susvisé du Minis
voi des consorts Chalot et du
n même arrêté du conseil de p
sentent à juger les mêmes que
es joindre pour y être statué

sions du Ministre des Travau
e les consorts Chalot et Heurli
istance légale du moulin d'E
té pour privation d'une partie
ent au moment de la construc
que l'existence légale du moul
arrêté du conseil de préfecture
, intervenu entre les consorts
; que, si l'acte de donation d
'existence légale du moulin,
ermette de déterminer l'étenc
G, sur le cours d'eau du Grand
moulin d'Esbly, le Ministre c
fait d'où l'on puisse inférer qu
ages régulateurs du moulin ai
n accroissement de force mot

domaine public; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a décidé qu'il y avait lieu de tenir compte, dans l'appréciation du préjudice causé auxdits consorts Chalot et Heurlier par les prises d'eau pratiquées dans le Grand-Morin pour l'alimentation du canal de Meaux à Chalifert, de la force motrice que le moulin d'Esbly utilisait au moment où lesdites prises d'eau ont commencé à fonctionner;

Sur les conclusions des consorts Chalot et du sieur Heurlier tendant à obtenir une indemnité de 82 890 francs pour dommages antérieurs au 31 décembre 1875, et une indemnité de 23 070 francs pour dommages à venir :

Considérant que, s'il résulte de l'instruction que, antérieurement au remplacement des portes d'écluses de Lesches et de Meaux, effectué à la fin de l'année 1872, l'alimentation du canal a eu pour effet de diminuer pendant une partie de l'année, la force motrice utilisée par le moulin d'Esbly, les experts et l'ingénieur en chef tiers expert sont d'accord pour reconnaître que, du 1er janvier 1873 au 31 décembre 1875, la consommation moyenne du canal s'étant trouvée réduite de 600 à 320 litres par seconde, le moulin n'a plus éprouvé aucune diminution de force motrice; que, dans ces circonstances, aucune indemnité n'étant due aux usiniers d'Esbly pour la période écoulée du 1er janvier 1873 au 31 décembre 1875, il sera fait une juste appréciation du préjudice par eux subi en leur allouant une somme de 17 000 francs à titre d'indemnité;

Considérant, d'autre part, que l'état de l'instruction ne permet d'évaluer ni les dommages que le moulin d'Esbly aurait pu éprouver depuis la clôture des opérations des experts, ni ceux que l'alimentation du canal pourrait à l'avenir lui occasionner; qu'ainsi, il y a lieu, comme l'avait fait le conseil de préfecture, de rejeter la demande d'une indemnité de 23 070 francs pour préjudice futur, et de réserver les droits du propriétaire dudit moulin à réclamer ultérieurement les indemnités qui pourraient lui être dues pour dommages postérieurs au 1er janvier 1876;

En ce qui touche la compensation demandée par le Ministre des Travaux Publics :

Considérant que, en compensation du dommage éprouvé par les consorts Chalot et le sieur Heurlier, le Ministre des Travaux Publics leur oppose le double avantage résultant pour eux, d'une part, de ce que, depuis l'ouverture du canal, la navigation ayant cessé de suivre le cours naturel du Grand-Morin en aval de l'écluse de Couilly, ils seraient dispensés des chômages et pertes d'eau que leur occasionnait auparavant l'obligation d'ouvrir, en exécution de

l'article 5 de l'édit de 1672, la porte marinière de pour donner passage aux bateaux et aux trains, et de l'amélioration apportée au régime du Grand-M cours inférieur par la création du canal, qui constit régulateur propre à atténuer et même à supprime tions résultant pour le moulin d'Esbly des manœuvr bateaux des barrages supérieurs ;

Mais considérant que la servitude imposée à l'u par l'article 5 de l'édit précité, n'a jamais été sup si l'exercice de cette servitude a pu cesser d'être ledit usinier par suite de l'ouverture de la nouvelle cette circonstance, qui n'a été qu'une conséquenc travaux entrepris par l'État pour l'alimentation du rait constituer une plus-value immédiate et spécia être admise en compensation du dommage direct prises d'eau ; que, d'autre part, il n'est pas établi du canal ait pu avoir pour effet de supprimer ou m les perturbations dont le moulin avait à souffrir au n sage de la navigation aux portes à bateaux situées l'écluse de Couilly ; que, dès lors, c'est à tort qu préfecture a admis le principe de la compensation le Ministre et a sursis à statuer sur le montant de l qu'à ce que l'importance de la plus-value ait été éva nieur en chef tiers expert ;

Sur les intérêts :

Considérant que le sieur Chalot a demandé po fois, le 28 mai 1869, devant le conseil de préfectur de l'indemnité qui pouvait lui être due ; qu'à la da 1876, dans sa requête introductive d'instance, le s fait la même demande pour la part d'indemnité qu venir ; que, dès lors, conformément à l'article 1153 il y a lieu de décider que la portion de l'indemnité héritiers Chalot portera intérêts à leur profit à da 1869, et que la part d'indemnité due au sieur Heurli tive d'intérêts à dater du 13 juillet 1876... (L'arrêté préfecture de Seine-et-Marne du 12 juillet 1878 est payera aux consorts Chalot et au sieur Heurlier une somme de 17 000 francs à titre d'indemnité. Cette indemnité s'appliquera : pour 14 753 francs à la période antérieure au 11 septembre 1869, date à laquelle le sieur Heurlier est devenu propriétaire du moulin d'Esbly, et pour 2 247 francs à la période écoulée du 11 septembr 1869 au 31 septembre 1872. Les héritiers Chalot auront droit au

intérêts de la somme de 14 753 francs qui leur revient, à dater du 28 mai 1869. La somme de 2 247 francs, attribuée au sieur Heurlier, portera intérêts à son profit à compter du 13 juillet 1876. Le surplus des conclusions des consorts Chalot et Heurlier et du Ministre est rejeté. L'État supportera les dépens et les frais d'expertise et de tierce expertise.)

[2e Espèce. — *Sieur Baudoin.*]

Vu la requête... pour le sieur Baudoin... tendant à ce qu'il plaise au Conseil d'État annuler — un arrêté du 16 avril 1879 par lequel le conseil de préfecture de Seine-et-Marne a rejeté la demande par lui formée à l'effet d'obtenir une indemnité en raison du préjudice causé à son usine par la prise d'eau de la branche alimentaire du canal de Meaux à Chalifert;

Ce faisant, attendu que c'est à tort que le conseil de préfecture a décidé que l'État, en tant qu'acquéreur d'un moulin dit le Moulin-Neuf, situé sur le même barrage que le moulin de Quintejoie, avait sur les eaux du Grand-Morin des droits égaux à ceux du requérant, alors que, aux termes d'une transaction en date du 5 janvier 1465, le Moulin-Neuf ne pouvait se servir des eaux de la rivière qu'autant que le moulin de Quintejoie était assuré de toute la force motrice dont il pouvait avoir besoin; attendu que les modifications apportées depuis 1843 à l'outillage et aux ouvrages de prise d'eau du moulin de Quintejoie, n'ayant pu avoir d'influence appréciable sur la dépense d'eau dudit moulin, la force motrice dont le sieur Baudoin dispose en fait, n'excède pas celle à laquelle il a droit légalement; attendu que le conseil de préfecture a admis à tort que, le canal n'ayant jamais pris plus de la moitié du débit de la rivière, il n'y avait pas lieu d'examiner quelle marche avait été imprimée à l'usine de Quintejoie pour l'exécution des arrêtés préfectoraux par lesquels il était interdit au sieur Baudoin d'abaisser les eaux de son bief au-dessous d'un niveau déterminé; attendu que, pour apprécier la force motrice dudit moulin il y a lieu de tenir compte des résultats des expériences contradictoires auxquelles il a été procédé par les experts, et non des indications purement théoriques auxquelles a eu recours l'expert désigné par l'Administration; attendu que, en outre, le sieur Baudoin a droit à une indemnité de 50 000 francs représentant la perte de sa clientèle et le remboursement des dépenses qu'il a dû faire pour transformer son matériel et installer un moteur à vapeur; attendu que, enfin, des plus-values admises par le conseil de préfecture en compensation du dommage, l'une, résultant de la dépense d'ouvrir la

qu'il n'est pas établi que les changetant à l'outillage qu'aux ouvrages de aintejoie aient eu pour résultat d'augaine public la force motrice de ladite titution, effectuée en 1850, de quatre e diamètre aux trois paires de meules êmes remplacé en 1846 deux paires de ètre, n'a pas eu pour effet d'employer sidérable, mais de mieux utiliser la l'usine conservait la disposition ; que, de plus, aux termes d'une déclaration commune aux deux experts, la transformation de la vanne mouleresse réalisée postérieurement à l'ouverture du canal en vue de l'installation d'un moteur d'un rendement supérieur avec une vitesse plus faible n'a pu avoir pour effet d'augmenter d'une façon appréciable la dépense d'eau de l'usine; que, dans ces circonstances, le sieur Baudoin est fondé à soutenir que la force motrice utilisée par le moulin de Quintejoie n'excède pas celle dont il pouvait légalement faire usage;

En ce qui touche le chiffre de l'indemnité due au sieur Baudoin :

Considérant que, à dater de l'ouverture du canal jusqu'au 1er janvier 1851, époque à laquelle le Moulin-Neuf acquis par l'État a été mis en chômage, les prises d'eau pratiquées par l'Administration ont eu pour effet de priver les deux moulins d'une partie de la force motrice dont ils pouvaient concurremment disposer ; qu'une indemnité était due au sieur Baudoin pour le préjudice qui lui a été ainsi occasionné, et que ladite indemnité doit être calculée en tenant compte de toute la force motrice qu'utilisait dans ces conditions le moulin de Quintejoie ;

Considérant que, à dater du 1er janvier 1851, l'État, s'étant rendu acquéreur du Moulin-Neuf, a pu prendre, sans indemnité pour l'alimentation du canal, un volume d'eau égal à celui qu'utilisait le moulin de Quintejoie ; que les experts et le tiers expert sont d'accord pour reconnaître qu'à aucune époque l'alimentation du canal n'a emprunté au Grand-Morin un volume d'eau supérieur à la moitié du débit total de cette rivière, et que, dès lors, les emprunts n'ont plus eu pour effet de diminuer la force motrice dont le moulin de Quintejoie pouvait légalement faire usage ;

Mais considérant que, par divers arrêtés en date des 28 février 1850, 4 janvier 1851 et 24 juin 1870, l'Administration, dans le but d'assurer à la navigation un tirant d'eau suffisant à l'entrée du canal, a prescrit au sieur Baudoin de régler la marche de son

usine, de façon à ne pas abaisser les eaux de son b
d'un certain niveau ; qu'il résulte de l'instruction
le sieur Baudoin n'a pas interrompu la marche de s
que le niveau du Grand-Morin était au-dessous de
mentaire, parfois aussi il a chômé pour obéir aux p
l'Administration, et qu'il a, par conséquent, subi un
lequel, contrairement à ce qu'a décidé l'arrêté attaq
nité lui est due ;

Considérant enfin qu'il résulte de l'instruction qu
1er janvier 1873, et jusqu'à l'époque où ont pris fin
de l'expertise, les pertes d'eau auxquelles donnaient
des écluses de Lesches et de Meaux ayant été suppri
du remplacement desdites portes, le sieur Baudoin n
aucun dommage ;

Considérant que de tout ce qui précède et de l'exa
ments fournis par les experts et l'ingénieur en chef des experts,
il résulte qu'en allouant au sieur Baudoin une indemnité totale de
22 000 francs, il sera fait une juste et équitable appréciation du
préjudice subi par cet usinier depuis le milieu de l'année 1846 jusqu'au 1er janvier 1873, et qu'il lui sera suffisamment tenu compte
du préjudice spécial qu'a pu lui occasionner, en dehors de la durée
même des chômages qui lui ont été imposés, la marche irrégulière
et intermittente qui a été pour le moulin de Quintejoie la conséquence de la création du canal, sans que, d'ailleurs, il y ait lieu de
faire droit à ses conclusions tendant au remboursement des frais
qu'il a pu faire pour transformer son outillage, et installer une
machine à vapeur ;

En ce qui touche la compensation demandée par le Ministre des
Travaux Publics :

Considérant que, en compensation du dommage éprouvé par le
sieur Baudoin, le Ministre des Travaux Publics lui oppose le double
avantage résultant pour lui, d'une part, de ce que, depuis l'ouverture du canal, la navigation ayant cessé de suivre le cours naturel
du Grand-Morin en aval de l'écluse de Couilly, il serait dispensé
des chômages et pertes d'eau que lui occasionnait auparavant l'obligation d'ouvrir, en exécution de l'article 5 de l'édit de 1672, la
porte marinière de son barrage pour donner passage aux bateaux
et aux trains, et, d'autre part, de ce que, par suite de la création
du canal communiquant directement avec le bief du moulin de
Quintejoie, ce moulin se trouverait affranchi des perturbations
qu'apportaient à son fonctionnement les manœuvres des portes à
bateaux supérieures ;

Mais considérant que la servitude imposée à l'usinier de Qu joie, par l'article 5 de l'édit précité, n'a jamais été supprimé que si l'exercice de cette servitude a pu cesser d'être onér pour ledit usinier par suite de l'ouverture de la nouvelle voie gable, cette circonstance, qui n'a été qu'une conséquence recte des travaux exécutés par l'État en vue de l'alimentatio canal, ne saurait constituer une plus-value immédiate et spé de nature à être admise en compensation du dommage d résultant des prises d'eau ; que, d'autre part, s'il résulte de struction que, dans les circonstances déterminées, l'eau du en refluant dans la riviere a pu être utilisée par le moulin, il pas établi que ces reflux, immédiatement compensés par les prunts dont ils étaient nécessairement suivis, aient pu avoir effet d'améliorer la situation dudit moulin au point de vue des turbations que pouvaient lui causer les passages de la navig aux portes à bateaux des barrages d'amont ; que, des lors, il lieu d'admettre la compensation demandée par le Ministre des vaux Publics ;

Sur les intérêts :

Considérant que, aux termes de l'article 1153 du Code civil a lieu de décider que les sommes dues par l'État au sieur Bau porteront intérêts à son profit à dater du jour où il justifiera fait la demande desdits intérêts... (L'arrêté du conseil de pr ture de Seine-et Marne du 16 avril 1879 est annulé. — L'Éta condamné à payer au sieur Baudoin une somme de 22 000 fr à titre d'indemnité. — L'indemnité allouée au sieur Baudoin tera intérêts à son profit à compter du jour où il justifiera fait la demande des intérêts. — L'État supportera les dépens frais d'expertise et de tierce expertise. — Le surplus des co sions du sieur Baudoin est rejeté.)

(N° 428)

[20 mai 1881.]

Voirie (Grande). — Canaux. — Dépôts de bois. — Contravention Question préjudicielle de propriété. — Compétence. — Préfe Excès de pouvoirs. — (Dame de Sommariva et sieur Perrin *Lorsqu'un particulier, poursuivi pour avoir fait des dépôts de sur un terrain que l'Administration prétend être une dépendan canal, mais qui en est complètement distinct, soutient que le te est resté sa propriété aux termes de l'acte de vente par lui con*

lors de l'établissement du canal, le conse
r jusqu'à ce que la question de propriété
té judiciaire (*). — *Le Préfet commet un*
t sur la question de propriété par voi
). — Dépens. — Pas de dépens en matiè
ide voirie : recours sans frais. — En
s, l'article 2 du décret du 2 novembre 1

requêtes... pour la dame veuve de So
rin... tendant à ce qu'il plaise au Co
pouvoirs : 1° un arrêté, du 17 juillet
Meurthe-et-Moselle a fixé la limite d
la Marne au Rhin, au droit de la scie
va est propriétaire et le sieur Perri
u 18 juillet 1879, par lequel le consei
et-Moselle a condamné le sieur Perrin
ent des dépôts de bois qu'il aura faits
ns de l'ordonnance du 4 août 1731, s
al ;
ant, attendu que, par l'arrêté précité,
limites du domaine public un terrain q
it être considéré comme faisant parti
s du canal, et dont, aux termes de l'a
vier 1846, entre l'État et la dame de Sc
tait réservé la propriété ; qu'il suit de
s de bois qui lui sont reprochés, le s
le son droit de locataire et n'a pas con
l'ordonnance de 1731 ; joindre les de
onnexité et y statuer par une même de
ttaqués, ensemble l'arrêté préparatoir
réfecture le 11 juillet 1879 avec toutes
condamner tout défendeur éventuel
observations du Ministre des Travaux
des requêtes par le motif que le terrai
fait des dépôts de bois est une dépend
le délimitation pris par le Préfet est co
ndiquant les dépendances du canal et
ndues le 29 janvier 1846 par la dame

---

5 février 1867, Delord ; 15 avril 1869, La
1869, p. 805.
uillet 1870, ville de Châlons, *Annales* 1872, p.

ifié et qu'il a été rendu par le Préfet dans
;
4 août 1731 et l'arrêt du Conseil du

mbre 1789, 12-20 août 1790 et l'arrêté du
tôse an VI;
uillet 1791, 28 pluviôse an VIII, 29 floréal

tobre 1790 et 24 mai 1872;
urvois ci-dessus visés sont connexes; que dès lors, il y a lieu de les joindre pour y statuer par une même décision;

Sur les conclusions tendant à l'annulation des arrêtés du conseil de préfecture, en date des 11 et 18 juillet 1879:

Considérant que le sieur Perrin a été poursuivi devant le conseil de préfecture pour avoir effectué des depôts de bois sur un terrain joignant la digue du canal de la Marne au Rhin;

Considérant qu'il résulte de l'instruction, et notamment du plan ci-dessus visé, que le terrain sur lequel le sieur Perrin a fait des dépôts de bois ne saurait être compris dans les dépendances du canal qu'autant que ce terrain ferait partie des fonds de terre acquis par l'État pour la construction du canal, et que, dans ses moyens de défense, le sieur Perrin soutenait que la dame de Sommariva, dont il est locataire, s'était réservé la propriété de ce terrain par une clause insérée dans l'acte de vente passé le 29 janvier 1846 entre l'État et la dame de Sommariva, lors de l'acquisition par l'État des terrains nécessaires à l'établissement du canal; qu'en présence de cette prétention, c'est à tort que le conseil de préfecture n'a pas sursis au jugement de la contravention jusqu'à ce qu'il ait été prononcé, par l'autorité compétente sur le sens, la portée et les effets de l'acte de vente invoqué;

Sur les conclusions tendant à l'annulation de l'arrêté du préfet, en date du 17 juillet 1879:

Considérant que, si, aux termes des lois des 22 décembre 1789 et 19-20 août 1790 et de l'arrêté du 19 ventôse an VI, il appartenait au Préfet de reconnaître les limites du canal de la Marne au Rhin, il résulte de l'instruction que l'arrêté ci-dessus visé du Préfet de Meurthe-et-Moselle, du 17 juillet 1879, a été pris à l'occasion de la poursuite pour contravention de grande voirie dirigée contre le sieur Perrin et sur le vu des moyens de défense par lui présentés devant le conseil de préfecture et tirés de ce qu'aux termes de l'acte de vente précité, la dame de Sommariva, dont il est le loca-

e serait réservé la propriété des terrains sur lesquels des de bois avaient été effectués et qui ne sauraient être com- ns les dépendances du canal qu'autant qu'ils auraient été par l'État pour la construction du canal ; — que, dans ces tances, l'arrêté attaqué a eu pour but et pour effet de sta- r le sens et la portée de l'acte de vente invoqué, dont il tenait pas au Préfet de connaître ; qu'il suit de là que les ants sont fondés à demander l'annulation dudit arrêté, par ion des lois des 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872 ;
es conclusions à fins de dépens :
dérant, d'une part, qu'en matière de contravention de voirie, les recours devant le Conseil d'État sont jugés sans . que, d'autre part, la contestation soulevée par le recours à l'annulation, pour excès de pouvoirs, de l'arrêté ci-dessus Préfet de Meurthe-et-Moselle ne rentre pas dans celles aux- s'applique l'article 2 du décret du 2 novembre 1864 ; qu'il eu, dès lors, d'allouer des dépens... (Arrêtés du conseil ecture et du Préfet annulés. Conclusions à fins de dépens .)

(N° 483)

27 mai 1881.]

publics. — Décompte. — (Sieur Osson.) — *Indemnité ée à raison du préjudice causé par des mesures prises par inistration en vue de contraindre l'entrepreneur à poursuivre vail au-delà des conditions du devis. — Rejet ; il n'y a eu simple mise en demeure non suivie de mesure coercitive. rochements supprimés. — Indemnité pour manque de gain. ngements, résultant d'ordres de service, au profit de la digue. de surcroît de dépenses. — Rejet. — Substitution de talus naison fixe aux talus naturels prévus au devis : travail moins x. Rejet. — Procédure. — Doub e degré de juridiction : de- nouvelle. Rejet. — Expertise. — Frais partagés par moitié ; s des intérêts.*

requête... pour le sieur Osson... tendant à ce qu'il plaise il réformer — un arrêté du 7 août 1879, par lequel le e préfecture du Pas-de-Calais lui a alloué seulement une é de 10 562f,20 pour les modifications apportées à l'entre- la digue de la baie d'Authie, adjugée le 8 février 1873 ;

ı que les mesures coercitives dont les Ingé-
tort ont porté à son crédit une atteinte grave;
il de préfecture a fait une appréciation insuffi-
due pour suppression de 10 298^{mc},20 d'enro-
devis; attendu que ledit conseil a rejeté à tort
ndées pour sujétions de main-d'œuvre résul-
du profil de la digue et de la substitution de
:e aux talus à pente naturelle que comportait
nt adopté; attendu enfin que, par suite des
ieurs ont fait subir au règlement de son entre-
lite entreprise, se montant à 4 800 francs, ne
le 13 avril 1876 et son cautionnement de
été restitué que le 18 mars 1876, alors que les
nés depuis le 5 juillet 1874; condamner l'État
ıe de 24 865^f,92 à titre d'indemnité pour les
avec intérêts à dater du 5 avril 1875, et inté-
us conformément à l'article 1154 du Code civil;
lui tenir compte : 1° des intérêts à 5 p. 100 de
rancs du 5 avril 1875 au 13 avril 1876; 2° des
) la somme de 3 800 francs du 5 avril 1875 au
nner l'État en tous les dépens, y compris les

.s du Ministre des Travaux Publics tendant au
les motifs que le sieur Osson n'établit pas que
res coercitives dont il se plaint aient eu pour
crédit; que les chiffres par lui produits pour
8^f,20 à 16 580^f,10 l'indemnité due pour enro-
ne sont nullement justifiés et que sur ce
faites par le conseil de préfecture ont été
ıntrepreneur; que la réduction apportée au
le changement de pente des talus n'ont eu
imposer aucun surcroît de dépense, et que,
ıtive aux intérêts du solde de l'entreprise et
ınstitue une demande nouvelle qui doit être
recevable, outre que, en fait, elle est mal
ont se plaint le sieur Osson ne pouvant être
ne; ensemble les rapports des Ingénieurs et
ral des Ponts et Chaussées;
bservations présentées pour le sieur Osson...
.érant déclare persister dans ses précédentes
motifs précédemment déduits et par le motif
ans les rapports dont le Ministre s'est appro-

motifs, n'ont ni infirmé ni même sérieusement contredit
ations précises et détaillées du requérant, et se sont bornés
nir à tort que ses demandes étaient exagérées ; et conclut
eau à l'allocation des intérêts des intérêts échus ;
cahier des clauses et conditions générales imposées aux
neurs, approuvées le 16 novembre 1866 et rendues appli-
l'entreprise du sieur Osson ;
oi du 28 pluviôse an VIII ;
ticle 1154 du Code civil ;
s conclusions du sieur Osson tendant à l'allocation d'une
é de 5 000 francs en réparation du préjudice que lui auraient
s mesures prises par l'Administration pour le contraindre
vre les travaux de la digue de la baie d'Authie au delà de
es qui faisaient l'objet de son marché :
ésrant qu'il résulte de l'instruction que les mesures dont
le requérant ont consisté seulement dans un arrêté pré-
de mise en demeure qui n'a été suivi d'aucune mesure
et que, si le requérant a délégué à son bailleur de fonds,
en date du 23 septembre 1875, le montant de sa créance
il n'est pas pour cela établi que la contestation surve-
74 entre les ingénieurs et lui relativement à l'étendue de
tions ait pu avoir pour conséquence de porter atteinte à
;
rant que, de ce qui précède, il résulte que c'est avec raison
nseil de préfecture a, conformément à l'avis de la majo-
xperts, rejeté sur ce chef les conclusions du sieur Osson ;
s conclusions tendant à faire porter à la somme de
l'indemnité de 10 298f,20 allouée par le conseil de pré-
our enrochements supprimés ;
rant que le requérant ne justifie pas que, en évaluant à
r mètre cube d'enrochements, payé rabais déduit, 4f,19 le
ue lui auraient laissé la fourniture et la mise en place
mc,20 d'enrochements supprimés en exécution de l'ordre
du 3 mars 1873, le conseil de préfecture ait fait une
e appréciation des avantages que lui aurait effectivement
l'exécution du travail tel qu'il avait été prévu, et que,
il n'est pas fondé à demander un supplément d'indemnité
aison de 61 centimes par mètre cube ;
conclusions tendant à l'allocation d'une indemnité de
our sujétion de main-d'œuvre résultant des change-
ortés par l'ordre de service du 3 mars 1873 au profit de

Considérant que c'est à tort que le requérant allègue que, pour comparer le profil prévu par le devis avec le profil réduit qui a été exécuté en vertu de l'ordre de service précité, les experts auraient dû attribuer au premier de ces profils une hauteur différente de celle que la digue a effectivement reçue; que, dès lors, il n'est pas fondé à soutenir, contrairement à l'avis unanime des experts et à l'arrêté attaqué, que les modifications apportées au profil de la digue ont eu pour effet d'en réduire notablement la section et de lui imposer ainsi un surcroît de dépense pour le déchargement et a mise en place utile des moellons;

Sur les conclusions tendant à l'allocation d'une indemnité de 1 672f,80 pour substitution de talus à inclinaison fixe aux talus naturels prévus par le devis:

Considérant qu'il résulte de l'instruction et notamment de l'expertise que la substitution de talus inclinés à raison de 1m,40 de base pour 1 mètre de hauteur aux talus inclinés à 45 degrés, a eu pour effet de rendre moins onéreux le travail de règlement des talus que, dans l'un et l'autre cas, l'entrepreneur était tenu d'exécuter aux termes de l'article 1er du bordereau des prix; que, dès lors, le sieur Osson n'est fondé à réclamer de ce chef aucune indemnité;

Sur les conclusions tendant à l'allocation: 1° des intérêts à 5 p. 100, du 5 avril 1875 au 13 avril 1876, d'une somme de 4 800 francs formant le solde de l'entreprise, et 2° des intérêts à 2 p. 100, du 5 avril 1875 au 18 mars 1876, d'une somme de 3 800 francs, montant du cautionnement :

Considérant que les conclusions dont il s'agit n'ont pas été soumises au conseil de préfecture et que le sieur Osson n'est pas recevable à les présenter directement devant le Conseil d'État;

Sur les frais d'expertise :

Considérant que le conseil de préfecture a fait une juste répartition des frais d'expertise en les partageant par moitié entre l'État et le sieur Osson;

Sur les intérêts des intérêts:

Considérant que, par sa requête enregistrée au secrétariat du contentieux le 17 janvier 1880, le sieur Osson a demandé les intérêts des intérêts de l'indemnité qui lui était due; que, à cette époque, il lui était dû plus d'une année d'intérêts, le conseil de préfecture ayant décidé que les intérêts de l'indemnité allouée au sieur Osson courraient à dater du 5 avril 1875; que, dans ces circonstances, il y a lieu de décider, conformément à l'article 1154 du Code civil, que les intérêts des sommes dues par l'État au sieur

seront capitalisés pour porter eux-mêmes intérêts à son
, compter du 17 janvier 1880... (Les intérêts de l'indemnité
12f,20 allouée par l'arrêté du conseil de préfecture, capita-
17 janvier 1880. Surplus des conclusions rejeté.)

(N° 484)

[27 mai 1881.]

*publics. — Ville de Paris. — Construction de la halle aux
— Résiliation prononcée pour inexécution des clauses du
des charges; saisie du cautionnement à titre de dommages-
ts.* — (Sieur Maillard, syndic de la faillite de la Société de
le aux cuirs de Paris contre ville de Paris.)

requête... pour le sieur Maillard agissant au nom et comme
de la faillite de la société anonyme de la Halle aux cuirs de
tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté
mars 1878, par lequel le conseil de préfecture de la Seine
é que le Préfet de la Seine avait eu le droit de prononcer,
été du 31 mars 1876, la résiliation de la concession faite le
1863 au sieur Vaillant, à qui a succédé la société de la Halle
rs, et de déclarer le cautionnement du concessionnaire
à la ville de Paris.
sant, attendu que c'est à tort, et par une fausse interprés
es dispositions du cahier des charges intervenu entre le
ionnaire et la ville de Paris, et notamment de l'article 13
hier, que l'arrêté attaqué a jugé que la résiliation de la
ion et la confiscation du cautionnement prévues par ce
uvaient être encourues, parce que la société n'avait pas
rsé à la ville diverses créances dans lesquelles il avait plu
i de se substituer aux créanciers primitifs et n'avait point
de suite certains travaux de réfection et d'assainissement ;
ce payement absolument volontaire, la ville avait perdu le
des articles 13 et 15 combinés, et que les travaux pres-
valent point le caractère d'urgence qui leur était attribué
lle ; qu'à supposer même que le Préfet de la Seine ait eu
de prendre un arrêté de résiliation et de confiscation, il
ait, sans violer la maxime que nul ne peut s'enrichir aux
l'autrui, se payer de la créance de la ville sur le prix d'une
nt le montant devait être distribué aux créanciers de la

e à faire valoir ses droits au moment de cette
s motifs, et vu que les choses ne sont plus
la restitution du cautionnement et l'allo-
-intérêts à fixer par état à la charge de la ville
ci aux dépens ;

défense présenté pour la ville de Paris... ten-
ise au Conseil, attendu qu'aux termes des
5 combinés du cahier des charges, la résilia-
n du cautionnement pouvaient être prononcées
société ne justifiait point du payement des
ropriation et des créances des entrepreneurs
que de l'exécution des travaux nécessaires
ainissement ; que l'inexécution de ces condi-
et non déniée, d'ailleurs par la société ; que,
e raison que l'arrêté attaqué a jugé l'arrêté
ars 1876 pris à bon droit ; qu'il y a donc lieu
et simplement le recours et condamner la

nviôse an VIII ;

requérant soutient que la résiliation a été
s des cas prévus par l'article 15 du cahier des
torisérait cette mesure que pour défaut de
nités d'expropriation et des sommes dues aux
our inexécution des travaux de réfection et
ès nécessaires au cours de l'entreprise ;

ue, pour autoriser la résiliation, l'article 15
il y ait eu inexécution des clauses du cahier des
te ne rapporte pas la preuve exigée par les
ayement, fait à la décharge de la ville, ni des
ropriation, ni des créances des entrepreneurs
u'il est reconnu, au nom de la faillite, qu'elle
é de faire les fonds nécessaires pour les tra-
on à elle demandés et prévus par l'article 7 ;
stances, il y a eu inexécution des conditions
s précités, et que, par conséquent, la résilia-
à bon droit ;

restitution du cautionnement :

rticle 15 du cahier des charges dispose que,
cessionnaire encourrait la déchéance pronon-
on cautionnement resterait acquis à la ville à
ntérêts ;

de ce qui précède, il r
ationnement pouvait êt
s lors, l'attribution qui
t avec dépens.)

(N° 485)

[3 juin 1881.]

ric. — Association synd
utiles à l'irrigation. — Ré
(Syndicat des eaux d
, formée par la réunion
urs terrains de l'État
ligée, aux termes du cah
nformer à tous les règle
t de supporter les dépens
ces règlements, — décid
under la décharge d'une
uverneur général, pour l
surveillance des barrage
n des eaux servant à l'irr
st proportionnelle au v

résentée pour le syndica
laise au Conseil annule
e conseil de préfecture
e de la taxe de 276f,10 à
u barrage-réservoir éta
'Oued-Fergoug; — Ce
xistence du barrage-ré
construction de cet ou
gations au moyen du ba
aval du village de Per
illet 1871, qui a consti
atorisée, a décidé dans
ntribuerait aux dépens
e disposition serait enta
pposée au syndicat; qu
embres du syndicat aya

nibles de l'Habra, à la charge seulement de contribuer aux frais d'entretien du barrage de dérivation; qu'au surplus, le barrage-réservoir contient des malfaçons et des vices de construction tels que l'administration ne s'est pas encore déterminée à le remplir; que le syndicat de l'Habra s'est toujours refusé à participer à la réception de l'ouvrage; par ces motifs lui accorder la décharge demandée;

Vu les observations présentées par le Ministre des Travaux Publics... tendant au rejet du pourvoi, par les motifs que l'article 8 de l'arrêté préfectoral du 6 juillet 1871 n'a pas été déféré à l'autorité supérieure dans le délai d'un mois fixé par l'article 13 de la loi du 21 juin 1865 ; qu'ainsi ses prescriptions sont devenues définitives et obligatoires pour le syndicat de l'Habra, lequel doit être tenu, dès lors, de contribuer aux dépenses d'entretien du barrage-réservoir de l'Oued-Fergoug... ;

Vu l'arrêté du Gouverneur général de l'Algérie du 23 août 1877 ;

Vu la loi du 16 juin 1851 sur la propriété en Algérie;

Vu la loi du 21 juin 1865 et le décret du 31 octobre 1866 ;

Considérant que l'association syndicale de l'Habra a été formée par la réunion de divers propriétaires qui ont acquis leurs terrains de l'État par voie d'adjudication publique; et qu'aux termes de l'article 22 du cahier des charges de l'adjudication, les adjudicataires devaient se conformer en général à toutes les dispositions règlementaires qui seraient prises dans l'intérêt des irrigations, conformément à la loi, et supporter les dépenses d'entretien qui seraient déterminées par les règlements;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les irrigations du syndicat de l'Habra se font au moyen de l'usage combiné tant du barrage-réservoir, établi en amont de Perrigaux que du barrage de dérivation situé en aval de ce village; que la taxe d'entretien de ces ouvrages, qui a été réclamée au syndicat, a été établie en exécution de l'arrêté pris le 23 août 1877 par le Gouverneur général de l'Algérie, en vue de régler soit le mode d'entretien et de surveillance des barrages, soit la distribution des eaux entre les divers participants; que le syndicat requérant n'allègue pas que la taxe à laquelle il a été soumis ne soit pas proportionnelle au volume des eaux qui lui ont été attribuées; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté sa réclamation... (Rejet.)

Vu les observations du Ministre des Travaux Publics (dans le sens de l'arrêt);

Vu la loi du 22 décembre 1789, l'instruction législative des 12-20 août 1790, la loi des 28 septembre, 6 octobre 1791 et le décret du 25 mars 1852;

Considérant qu'aux termes de la loi du 22 décembre 1789, de l'instruction législative des 12-20 août 1790 et de la loi des 28 septembre, 6 octobre 1791, l'administration a le droit de régler, dans un but d'utilité générale et pour assurer le libre écoulement des eaux, le régime des moulins et usines établis sur les rivières, et que ce droit s'applique aussi bien aux moulins existant avant 1789 qu'à ceux dont l'établissement est postérieur à cette date;

Considérant que par l'article 1er de l'arrêté attaqué, le Préfet du Puy-de-Dôme a autorisé le sieur Pissevin à maintenir ses usines en activité; que le requérant soutient avec raison que ses usines établies avant 1789 ont une existence légale qui les dispense d'autorisation;

Mais considérant que le Ministre des Travaux Publics reconnaît que cette disposition n'a pas eu pour but et ne peut avoir pour effet de contester aux usines du requérant une existence légale antérieure audit arrêté; que, dès lors, elle ne peut être considérée comme entachée d'excès de pouvoirs;

Considérant d'autre part, qu'il résulte de l'instruction que l'arrêté attaqué en fixant la hauteur de la retenue et le mode d'établissement des vannes de décharge a eu seulement pour objet, sans porter atteinte au droit de propriété que le sieur Pissevin prétendrait avoir sur le canal de dérivation de ses usines et sous réserve de tous ses droits, de prévenir les inondations dont s'étaient plaints le conseil municipal et les habitants de Saint-Floret qu'ainsi, il a été pris dans l'intérêt général de l'écoulement des eaux et de la salubrité et dans les limites des pouvoirs qui sont attribués à l'Administration par les lois ci-dessus visées;

Considérant d'ailleurs, que la question de savoir si la modification du vannage de décharge était nécessaire pour assurer l'écoulement des eaux, n'est pas de nature à être déférée au Conseil d'État par la voie contentieuse... (Rejet.)

(N° 487)

[3 juin 1881.]

ux publics. — Dommages. — Extraction de
n comprenant plusieurs espèces de matériaux
l'une d'elles seulement. — Prix de matéri
essoires. — Arbres. — (Compagnie des c
d contre commune de Lapugnoy.) — *L'ex*
n, par un entrepreneur locataire, constitue u
s le sens de la loi de 1807 (*). — *Un terra*
moyen de l'extraction d'une seule espèce de n
doit pas être considéré comme carrière ouve
matériaux d'une autre nature (sable et gr
contrer (**). — *Prix des matériaux extraits*
é à l'entrepreneur sous déduction de la son
ntant de son bénéfice. — Le propriétaire d'un
rix des matériaux extraits n'a pas droit à
le pour la privation de la jouissance et perte
is il a droit à la valeur des arbres détruits l
l (****). — *Procédure. — Prétendue chose j*
été interlocutoire. Rejet ; les conclusions du p
t contre l'interlocutoire que contre la décision

la requête pour la compagnie des chemins
nt à ce qu'il plaise au Conseil annuler — u

) Le pourvoi soutenait qu'il n'y a carrière en exploi
qu'autant que le propriétaire de la carrière l'exploite
résentant avec participation aux bénéfices. Mais, d
mune a seulement loué une partie de son terrain
es cailloux moyennant un prix fixe arrêté d'avance ; e
ni indirectement. Le seul préjudice qu'elle puisse
prix de location et par suite le prix des matériaux
iairement le pourvoi ajoutait que, le bail fait par l
s cailloux, il n'y avait pas à tenir compte de la va
rencontrés (sables et grès), dont l'existence d'ailleu
t-il, que par suite de l'exploitation faite par la com
Aucoc, *Conférences*, t. II, p. 456, n° 177. — Table
nseil d'État 1849-1859, p. 627 ; — 1859-1874, t.
rêts, 23 juin 1876, Villenave, *Annales* 1878, p.
r, *Annales* 1879, p. 23.
****) Voir Table générale 1859-1874, t. II, p. 657 ; —
. 458, n° 778.

de préfecture du Pas-de-Calais, du 5 avril 1879, rendu à la suite d'un arrêté interlocutoire du 17 février 1877, et qui a condamné la compagnie requérante à payer à la commune de Lapugnoy, une somme de 102 750 francs, pour occupation temporaire d'un terrain appartenant à ladite commune et extraction de matériaux;

Ce faisant, attendu que les carrières occupées n'étaient pas en état d'exploitation avant la prise de possession par la compagnie, qu'en tous cas le bail consenti à un locataire ne concernait que l'extraction des cailloux et non celle du sable et du grès; qu'en ce qui touche les quantités de ces matériaux extraites par la compagnie requérante et les prix à leur attribuer, les appréciations du tiers-expert sont empreintes d'exagération; qu'en tous cas, il n'y avait pas lieu de cumuler avec l'indemnité relative à la valeur des matériaux, une indemnité pour privation de jouissance et dépréciation du sol; décharger la compagnie du Nord des condamnations poursuivies contre elle, subsidiairement réduire à 20 509 francs suivant l'évaluation de son expert, l'indemnité à la charge de la compagnie; plus subsidiairement réduire ladite indemnité à 21 358f,37 dans laquelle somme les cailloux et graviers seront compris pour 16 874f,80; très subsidiairement, retrancher de l'indemnité allouée les sommes afférentes aux dommages causés à la surface, et condamner la commune de Lapugnoy aux dépens;

Vu le mémoire en défense présenté pour la commune de Lapugnoy..., tendant au rejet de la requête avec dépens par les motifs qu'il y a chose jugée par l'arrêté du conseil de préfecture du 17 février 1877, sur la question de savoir s'il y avait une carrière en exploitation; qu'au fond l'exploitation résultait du bail consenti au sieur Morienne, dont les recherches ont mis au jour non seulement des graviers, mais du sable et des grès; que les prix alloués par le conseil de préfecture conformément à l'avis du tiers-expert sont les prix courants du pays, déduction faite des frais ordinaires d'exploitation; que le cumul d'une indemnité pour dommage avec le payement de la valeur des matériaux se justifie par l'usage du pays d'après lequel le carrier tient compte au propriétaire de la valeur des arbres;

Vu les articles 55 et 56 de la loi du 16 septembre 1807;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Sur la fin de non recevoir tiré de ce que l'arrêté interlocutoire, du 17 février 1877, aurait définitivement statué sur la question de savoir s'il y avait carrière en exploitation :

Considérant que les conclusions du recours formé par la compagnie du Nord, sont dirigées, tant contre l'arrêté interlocutoire

du 17 février 1877, que contre l'arrêté du
de là que la commune de Lapugnoy, n'est
que la nature des terrains fouillés et de
été définitivement fixée par une décision p
jugée ;

Au fond :

En ce qui concerne l'indemnité allouée
valeur des cailloux extraits par la compagn

Considérant qu'il résulte de l'instructi
l'occupation par la compagnie, la commun
tait les cailloux contenus dans son bois co
avec raison que le conseil de préfecture a
matériaux de cette catégorie lui est due;

Considérant que la compagnie n'établit
évaluations du tiers-expert le conseil de
inexacte appréciation des quantités extraite

Considérant qu'il résulte de l'instruction
prix fait par le tiers expert et adoptée par l
il y a lieu de déduire 0f,25 par mètre cube
tant de laquelle le bénéfice de l'entreprene
prix courant de ces matériaux; qu'ainsi
appréciation en fixant à 59 743 francs la val

En ce qui concerne les indemnités alloué
la valeur du sable et des grès :

Considérant que la commune de Lapug
que le sable et les grès renfermés dans s
l'objet d'aucune exploitation antérieure ; q
à tort que le conseil de préfecture lui a
calculée à raison de la valeur desdits maté

Considérant qu'il y a lieu en conséque
indemnités de 18 934 francs pour prix du s
pour prix des grès, accordées par le cons
indemnité correspondant à l'aggravation de
commune par la dépréciation du sol et la
provenant de l'extraction de ces matériau
juste appréciation en fixant cette indemnité

En ce qui concerne les indemnités allou
privation de jouissance et perte de récolte

Considérant d'une part que la commune
recevoir en même temps le prix des cailloux
et une indemnité à raison de l'occupation du

c est à tort que le conseil de préfecture lui a alloué de ce chef diverses indemnités s'élevant ensemble à 4 474 francs;

Mais considérant, d'autre part, qu'il y a lieu, conformément aux usages locaux de tenir compte à la commune de la valeur des arbres détruits, laquelle a été fixée par le tiers-expert à 172 francs;

En ce qui concerne les intérêts et les intérêts des intérêts des sommes que la compagnie aurait indûment versés à la commune :

Considérant que la compagnie du Nord ne justifie d'aucun payement fait à la commune et n'en établit pas la date, que dès lors, il n'y a pas lieu de statuer sur ladite demande...(Arrêtés annulés. La compagnie payera à la commune : 1° 59 743 francs pour prix des cailloux ; 2° 5 000 francs pour dépréciation du sol résultant de l'enlèvement ; 3° 172 francs pour valeur des arbres ; avec intérêts du jour de la demande. Commune condamnée aux dépens. Surplus des conclusions des parties rejeté.)

(N° 488)

[3 juin 1881.]

Travaux publics. — Dommage. — Carrière en exploitation. — Chemin de fer. — Interdiction d'exploiter. — Indemnité due. — Compétence. — (Compagnie du Chemin de fer du Nord contre sieur Péretmère.) — *L'interdiction par le Préfet de poursuivre, dans la zone de protection d'un chemin de fer et des voies publiques déplacées par suite de sa construction, l'exploitation d'une carrière qui était en pleine activité lors de l'ouverture de la ligne, peut donner droit à indemnité, alors même que l'exploitation n'aurait pas été commencée dans la zone de garantie au moment où le terrain a été grevé de la servitude de non exploitation* (*). — *Le conseil de préfecture est compétent pour régler cette indemnité.*

(*) Voir *suprà*, 18 mars 1881, Ministre des Travaux Publics, *Annales* 1882, p. 840 et les renvois ; — 24 février 1870, chemin d'Orléans ; 16 février 1878, chemin de Lyon. *Annales* 1871, p. 492 et 1879, p. 56. — Dans l'espèce, le pourvoi, en invoquant l'autorité de M. Aucoc (*Conférences*, t. III, n° 1401), prétendait qu'en admettant que l'interdiction d'exploiter dans la zone de protection pût ouvrir un droit à indemnité, ce n'était qu'autant que l'exploitation était déjà commencée dans cette zone, au moment de l'interdiction, ce qui n'existait pas dans l'espèce : que si, en effet, l'interdiction intervenait avant que l'exploitation fût commencée dans cette zone, elle ne créait, pour cette zone, qu'une

propriétaire de la carrière pour des parcelles dont il était dépossédé ;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII, 16 septembre 1807 et 3 mai 1841 ;

Vu la loi du 15 juillet 1845 et les arrêts du Conseil des 14 mars 1741 et 5 avril 1772 ;

Considérant que si devant le jury d'expropriation le sieur Péretmère réclamait et a obtenu une indemnité, tant à raison des parcelles de la carrière qu'il exploitait qui ont été prises pour la construction du chemin de fer d'Ermont à Valmondois, que pour l'ensemble des dommages se rattachant à ladite expropriation et comprenant notamment la difficulté d'exploiter les parcelles enclavées, il résulte de l'instruction, et la compagnie du chemin de fer du Nord ne conteste pas qu'il a fait des réserves expresses en ce qui concerne l'indemnité qui pourrait lui être due relativement au dommage que lui fait éprouver l'interdiction, résultant des arrêts du Conseil des 14 mars 1741 et 5 avril 1772, et de la loi du 15 juillet 1845, d'exploiter sa carrière dans les parcelles comprises dans les zones de protection de la voie ferrée, ensemble des voies publiques qui ont été déplacées par suite des travaux de construction du chemin de fer ;

Considérant que, par un arrêté du 20 juillet 1877, le Préfet de Seine-et-Oise a prescrit au sieur Péretmère de ne point poursuivre l'exploitation de sa carrière dans les parcelles comprises dans les zones de protection de la ligne ferrée d'Ermont à Valmondois, et du chemin vicinal de Méry à Frépillon, détourné par suite des travaux de construction de la voie ferrée ;

Considérant que la carrière exploitée par le sieur Péretmère était en pleine exploitation à l'époque où a été construite la ligne d'Ermont à Valmondois ; que, dès-lors, la compagnie du chemin de fer du Nord n'est pas fondée à soutenir que ledit sieur Péretmère n'est pas recevable à réclamer une indemnité à raison du préjudice qui résulterait pour lui de l'interdiction prononcée par l'arrêté ci-dessus mentionné ;

Considérant qu'il suit de là que c'est avec raison que le conseil de préfecture a prescrit qu'il sera procédé à une expertise, laquelle aura pour objet, ainsi qu'il est décidé par l'arrêté attaqué, d'apprécier les dommages causés au sieur Péretmère, et résultant exclusivement de l'interdiction d'exploiter sa carrière dans les parcelles faisant partie de la zone de protection de la ligne de fer et du chemin détourné de Méry à Frépillon, tant d'ailleurs enclavées que non enclavées entre lesdites voies... (Rejet avec dépens.)

(N°

[3 jui

Dommage d
lités d'accès
oande. — R
r moins d'un
Landes.) —
la rampe
du réclamar
inuer le nom
dommage à
ion de l'inde

our le sieur
– un arrêté
ture du dép
é ;
u que l'établ
r à la route
ison du req
par l'effet de
endus mpo
e direct et
me de 15 o
et condamn

défense pr
ce qu'il plai
dice, prove
et de la cor
pas un do
ucune inde
ité due au

luviôse an V

Département de
ecution du mém

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les travaux exécutés pour la construction de la rampe du nouveau pont de Dax ont eu pour effet de mettre la maison du sieur Serres en contre-bas du sol de la voie publique et de diminuer le nombre et la facilité de ses accès ; qu'il en est résulté pour ce propriétaire un dommage à raison duquel il est fondé à réclamer une indemnité ; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture a refusé de mettre à la charge du département des Landes la réparation du préjudice souffert, et qu'en allouant au requérant une indemnité de 4 200 francs il sera fait une juste appréciation des circonstances de l'affaire ;

En ce qui concerne les intérêts et les intérêts des intérêts :

Considérant que le requérant ne justifie pas avoir demandé les intérêts de la somme qui lui est due avant le 12 août 1878 ; que, dès lors, il y a lieu de les lui allouer à partir dudit jour ;

Considérant qu'à la même date il a demandé les intérêts des intérêts ; mais que les intérêts ne lui étant pas dus depuis plus d'une année, il n'y a pas lieu de lui allouer les intérêts des intérêts... (Arrêté annulé. Le département paiera au sieur Serres la somme de 4 200 francs, avec les intérêts du 12 août 1878 et dépens, les frais d'expertise et de tierce expertise. Surplus des conclusions du sieur Serres rejeté.)

(N° 490)

[3 juin 1881.]

Travaux publics. — Dépossession ; compétence. — Dommage éventuel. — (Sieur Gauthier contre département des Pyrénées-Orientales.) — *La simple éventualité d'un dommage consistant dans l'aggravation des risques d'inondation pouvant résulter de la diminution de la section d'un canal ne suffit pas pour ouvrir dès à présent un droit à indemnité. — Dommages causés par l'irruption des eaux : aggravation imputée à tort à l'établissement du remblai d'une route départementale. — Propriétaire prétendant que la reconstruction d'un pont mettant son immeuble en communication avec une route, a été rendue nécessaire par les travaux que le département a fait exécuter sur ladite route, et demandant que les frais de reconstruction soient mis à la charge de celui-ci. Allégation non justifiée. Rejet. — Destruction d'arbres situés sur le talus d'une route : demande d'indemnité ; rejet : le réclamant ne justifie pas en*

être le propriétaire. — Ceps de vignes ar blissement d'un chemin de service penda indemnité. — Dépens : répartition : u défendeur. — Le conseil de préfecture e pour statuer sur une demande d'indemn sion d'une partie de propriété.

Vu la requête... pour le sieur Gauthier. au Conseil réformer — un arrêté, du 25 conseil de préfecture des Pyrénées-Orier qu'une indemnité insuffisante pour les d priété, sise dans la commune de Pezilla, route départementale n° 1 ;

Ce faisant, condamner le département c payer au requérant, indépendamment des 1° pour rétrécissement d'un canal d'irr blissement de perrés, la somme de 2 00 struction d'une partie du mur de clôture tion de dommages causés par l'irruption tion du remblai de la route la somme de 1 c surélévation de la voûte d'un pont donnant remplacé par la route, à sa propriété ; 4° plantés sur le talus de l'ancien chemin, 5° pour la perte de dix-neuf ceps de v lors de la construction d'un chemin p 38 francs ; le tout avec intérêts et dé d'expertise ;

Vu le mémoire en défense présenté pa Orientales... tendant au rejet du pourvoi que le sieur Gauthier ne justifie d'aucu département, en dehors de ceux pour le fecture lui alloue une indemnité... ;

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII et du

Vu l'article 1153 du Code civil ;

En ce qui concerne le rétrécissement la route :

Considérant, que si le sieur Gauthier s que les travaux exécutés pour l'établisse mentale n° 1 ont eu pour conséquence partie de sa propriété, ce n'est pas deva trative qu'il peut porter sa réclamation ; ment soutenir que ces travaux ont dimin

augmenté ainsi les risques d'inondation pour sa propriété, il n'allègue aucun dommage qui aurait été la conséquence de ce fait, et que la simple éventualité d'un dommage de cette nature ne peut, en l'état, ouvrir en sa faveur un droit à indemnité ;

En ce qui concerne les dommages que le requérant aurait éprouvés par suite de l'irruption des eaux, depuis l'établissement du remblai de la route :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la propriété du sieur Gauthier était, avant la construction de la route, exposée, comme les propriétés voisines, a souffrir des inondations ; que le requérant n'établit pas et qu'il ne résulte d'aucune pièce du dossier que les dommages qu'il aurait éprouvés en 1873 aient été aggravés par l'établissement en remblai de la route ; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté sur ce point sa réclamation ;

En ce qui concerne les frais de reconstruction du pont mettant la propriété du sieur Gauthier en communication avec la route :

Considérant que le requérant n'établit pas que cette reconstruction ait été rendue nécessaire par les travaux exécutés par le département des Pyrénées-Orientales ; que, dès lors, il n'est pas fondé à soutenir que le département doit en supporter les frais ;

En ce qui concerne la valeur des arbres arrachés pour la construction du perré :

Considérant qu'il n'est pas contesté que ces arbres étaient plantés sur le talus formant une dépendance de l'ancien chemin de Pezilla, et que, si le sieur Gauthier soutient qu'il en était propriétaire, il ne fournit aucune preuve à l'appui de cette allégation ; qu'il n'est donc pas fondé à en réclamer la valeur ;

En ce qui concerne la valeur de dix-neuf ceps de vigne détruits par suite de l'établissement d'un chemin provisoire :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les ceps de vigne dont s'agit ont été arrachés ou enfouis pour l'établissement d'un chemin de service pendant l'exécution des travaux ; que, dans ces circonstances, le requérant est fondé à en réclamer la valeur, et qu'il sera fait une juste appréciation de l'indemnité à laquelle il a droit en la fixant à 38 francs avec intérêts à partir du 11 décembre 1878, date de la demande qu'il en a faite... (Le département payera une indemnité de 38 francs avec intérêts à partir du 11 décembre 1878. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions du sieur Gauthier rejeté. Masse des dépens à la

·partement pour un sixième et du s

(N° 491)

[17 juin 1881.]

lics. — Décompte. — Matériel pris
ise et remis à l'État à son expiration.
) — Estimation faite par les expert
ande d'augmentation de prix non ju
devenu impossible : rejet. — Evaluat
ar les experts inférieure à leur valeu
ix par le Conseil d'État. — Inté
capitalisation.

ête... pour les sieurs Bauquin et M
e au Conseil annuler — un arrêté
e conseil de préfecture de la Cha
éclamation tendant à l'allocation de
lue du matériel par eux pris en cl
et remis à l'État à son expiration,
u cautionnement ;
attendu que le conseil de préfectu
lu matériel faite par les experts en
t expertises contiennent des erreur
nues pour non avenues ; allouer au
a matériel justifiée par les dépense
ns et les acquisitions d'engins nouv
u'ils ont faites et qui ne sont pas co
ancs, en outre 5 000 francs restant
et 5 000 francs, montant du caution
du 31 décembre 1876, intérêts des
ent, ordonner un supplément d'ex
ervations du Ministre des Travaux

lu 28 pluviôse an VIII ;
touche l'estimation des deux gabar
ées à l'État, par les sieurs Bauquin
aleur a été fixée à 8 000 francs, pl
divers par le procès-verbal d'exper

Considérant que les experts, qui n'avaient pour mis: d'apprécier en fait la valeur des engins soumis à leur exa proposé de fixer la valeur des deux gabares à clapets rétu à l'État par les entrepreneurs à 8 000 francs, plus 700 fra accessoires divers, tout en déclarant que ces engins on avis, une valeur très supérieure et en se fondant en droit référence, d'ailleurs inexacte, à l'estimation primitive d fiel ; qu'il n'y a lieu, dans ces circonstances, de s'arrêter luation des experts, mais qu'il résulte de l'instruction qu leur des deux gabares dont il s'agit sera équitablement 12 000 francs, plus 700 francs pour accessoires divers fais sortir un excédant de 4 000 francs au profit des sieurs Ba Maufra, pour venir en déduction des sommes qui leur so mées en fin d'entreprise pour moins value du matériel ;

En ce qui touche l'estimation du surplus du matériel en treprise :

Considérant que le procès-verbal de l'expertise du 2 févr constate que les experts, chargés d'évaluer le matériel en treprise ont évalué d'un commun accord tous les objets matériel se compose à des estimations faisant ressortir une totale de 115 929f,74 ; que cette expertise a eu lieu confor à l'article 4 du devis de l'entreprise qui porte qu'il sera contradictoirement avec l'entrepreneur à deux estimat matériel, l'une au moment de la remise dudit matériel à preneur et l'autre à l'expiration du bail, et que la moins-va y en a, sera supportée par l'entrepreneur ;

Considérant, d'une part, que les sieurs Bauquin et Ma bornent à contester les chiffres des évaluations admises d' mun accord par les deux experts, mais qu'ils n'apportent justifications suffisantes à l'appui de leurs conclusions po soit possible de substituer aux chiffres desdites évaluatic estimation différente ; que, d'autre part, un supplément d'e ne pourrait aujourd'hui fournir de constatations utiles ; qu lieu, dès lors, de faire droit aux conclusions des requéra dant à faire modifier l'estimation de leur matériel en fin prise ou à un supplément d'expertise ;

En ce qui touche les intérêts :

Considérant que les sieurs Bauquin et Maufra auront d intérêts des sommes qu leur resteraient dues par l'État leur compte modifié partiellement par la présente décision, du 8 mai 1878, jour où il en ont fait la demande, et aux desdit intérêts à partir du 9 juillet 1879, jour où ils ont

es intérêts des intérêts, lesque
plus d'une année... (Le com
ce que la valeur des deux gaba
ec accessoires divers, sera po
cs, faisant ressortir une différ
eurs Bauquin et Maufra. Arrêt
ntérêts des sommes restant
rêts desdits intérêts du 9 juil
eté. Dépens mis à la charge de

(N° 492)

[17 juin 1881.]

blics. — Dommages. — Inondati
n pont. — Intérêts du jour de la
nins de fer du Midi contre sieu
les dommages causés par un ca
une crue exceptionnelle de l'Hér
aux abords d'un pont, par suite
le régime des eaux de la rivi
es remblais insubmersibles qui l
hemin de fer qui a construit le p
nsable de l'aggravation du préju
par le refus de réparer le don
r du dommage.

quête... pour la compagnie des
latéral à la Garonne... tendant
és, des 14 août et 20 novembre
formée contre le premier pa
onseil de préfecture de l'Hér
à payer aux sieurs Combet
demnités s'élevant à la somme
on des dommages qui auraient
s de l'inondation de 1875, par
bles sur lesquels le chemin de
se la vallée de l'Hérault;
t, attendu que la crue de 187
rce majeure; que la compagni
ponsable que dans le cas où il

une erreur commise par elle, et qu'il n'est pas même allégué qu'il y ait eu de sa part imprévoyance dans le mode d'établissement du pont et des levées insubmersibles de la vallée de l'Hérault; que, dès lors, aucun des dommages qui ont été causés aux propriétés voisines de la rivière ne saurait être mis à sa charge : que, dans tous les cas, c'est à tort que le conseil de préfecture lui a imposé la réparation de la totalité du préjudice subi; qu'en effet, sans le pont de Paulhan, la crue de 1875 aurait également causé des ravinements et des ensablements dans la partie de la vallée où sont situées les propriétés des réclamants ; qu'en admettant que le pont ait aggravé les dommages, la compagnie ne peut être tenue de les réparer que dans la mesure de cette aggravation; qu'enfin le conseil de préfecture a alloué à certains propriétaires des indemnités supérieures à la valeur même de leurs terrains; dire que la compagnie n'était tenue de la réparation d'aucun dommage; condamner les sieurs Combet et autres à restituer à la compagnie les sommes qu'ils auraient indûment reçues avec intérêts du jour du payement: subsidiairement, déduire du montant des indemnités mises à la charge de la compagnie la réparation des dommages dus à des causes indépendantes de ses travaux, suivant les propositions de son expert, ou tout au moins ordonner un complément d'expertise sur la question de savoir si les dégradations n'ont pas été causées en 1875 en des points où l'action des ouvrages du chemin de fer ne pouvait se faire sentir; appliquer au règlement des indemnités le mode d'évaluation adopté par l'expert de la compagnie; condamner les sieurs Combet et autres aux frais d'expertise et aux dépens ;

Vu le mémoire en défense présenté pour les sieurs Combet et autres... tendant au rejet du pourvoi avec dépens, par les motifs que la dame Romieu a déclaré au cours des opérations d'expertise accepter le chiffre de l'indemnité proposée en sa faveur par l'expert de la compagnie, que par suite de cet accord le recours de la compagnie, en tant qu'il est dirigé contre la dame Romieu, doit être déclaré non recevable; qu'à l'égard des autres propriétaires, ledit recours doit être rejeté comme mal fondé, attendu qu'il résulte du rapport du tiers expert que l'établissement du pont de Paulhan et des levées insubmersibles qui lui font suite a été la seule cause des dommages dont il a été demandé réparation devant le conseil de préfecture, que, dès lors, ces dommages devaient être mis pour le tout, à la charge de la compagnie, que le conseil de préfecture a, d'ailleurs, en fixant le chiffre des indemnités, fait une juste appréciation du préjudice subi; et, d'autre

part, à ce que les sommes dues par la con
sieur Bringuier, à la date du 23 juin 1879,
profit à partir dudit jour;

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII et 16 s

Vu l'article 1153 du Code civil;

Sur les conclusions tendant à faire décic
Midi ne saurait être rendue responsable
causés par l'inondation de 1875 aux proprié
Paulhan :

Considérant qu'il a été reconnu par t
dommages qui auraient été causés aux
l'Hérault par la crue exceptionnelle de cette rivière, dans le cours du mois de septembre 1875, ont été notablement aggravés, aux abords du pont de Paulhan, par suite de la modification apportée par l'établissement dudit pont et des remblais insubmersibles qui l'accompagnent, dans le régime des eaux de la rivière ; que, dès lors, la compagnie requérante était tenue d'indemniser les propriétaires des terrains inondés, dans la mesure où s'est produite à leur égard ladite aggravation;

En ce qui concerne l'appréciation des dommages et le chiffre des indemnités :

Considérant qu'il résulte de l'instruction, notamment du rapport du tiers expert, que le conseil de préfecture a fait une juste appréciation de la nature et de l'importance des dommages qui devaient être mis à la charge de la compagnie; que, dès lors, et sans qu'il soit besoin d'ordonner un complément d'expertise, il y a lieu de maintenir à cet égard l'arrêté attaqué;

En ce qui concerne les frais d'expertise :

Considérant que l'expertise a été rendue nécessaire par le refus de la compagnie requérante de réparer des dommages qui avaient été causés par son fait; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a mis les frais d'expertise à la charge de ladite compagnie;

Sur la demande d'intérêts formés par les héritiers du sieur Bringuier :

Considérant qu'il y a lieu, par application de l'article 1153 du Code civil de faire droit à cette demande... (Rejet. Intérêts alloués du 23 juin 1879. Compagnie condamnée aux dépens.)

(N° 493)

[17 juin 1881.]

Voirie (grande). — Rivières navigables. — Palissade établie et arbres plantés sur la propriété du requérant à la distance de plus de 3m,25 *(réservée pour le contre-halage) à partir du mur de soutènement extérieur d'une plate-forme placée au-dessus du niveau des plus hautes eaux de la Saône, coulant sans débordement, pas de contravention. — Trous creusés dans le lit de la Saône : contravention : amende réduite par le Conseil d'État.* — (Sieur Canard.)

Vu la requête présentée par le sieur Canard..., tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 30 mai 1879, par lequel le conseil de préfecture du Rhône l'a condamné à 100 francs d'amende et à l'enlèvement d'une barrière en bois établie par lui sur la plate-forme du port-rivière et de quatre arbres plantés, sur une autre plate-forme située en amont de celle-ci;

Ce faisant, attendu que le conseil de préfecture a déclaré que la barrière était partie dans le lit de la Saône, partie dans la zone de 3m,25 réservée pour le contre-halage, et que les arbres étaient également dans cette zone; que, pour statuer ainsi, il a procédé lui-même à la délimitation du lit de la Saône et excédé ainsi les bornes de sa compétence; que cette délimitation est d'ailleurs inexacte, le conseil de préfecture ayant recherché le tracé de l'ancienne berge naturelle de la rivière, alors que, par suite de travaux exécutés du consentement de l'Administration, cette berge a été remplacée par deux plates-formes qui appartiennent au requérant et qui sont au-dessus des plus hautes eaux coulant sans débordement, de telle sorte que la limite du domaine public ne peut être étendue au delà du mur de soutènement des plates-formes; que les arbres ont été plantés et la barrière établie en dehors de la zone de 3m,25 comptée à partir de ce mur; qu'enfin le requérant n'a fait que rétablir, avec l'assentiment du service de la navigation, une barrière à raison de laquelle il avait été poursuivi et condamné par le conseil de préfecture, mais renvoyé des fins du procès-verbal par décision du Conseil d'État, en date du 11 janvier 1878; qu'ainsi le conseil de préfecture a violé l'autorité de la chose jugée, renvoyer le sieur Canard des fins du procès-verbal du 23 avril 1878;

Vu les observations présentées par le Ministre des Travaux Pu-

blics, tendant au rejet du pourvoi par les motifs, d'une part, que la décision du Conseil d'État, du 11 janvier 1878, était fondée sur ce que le sieur Canard avait laissé libre entre la barrière visée au procès-verbal, du 29 mai 1875, et la limite de la Saône une zone de 3m,25 ; qu'il a été constaté dans l'espèce que cette largeur n'avait pas été maintenue et qu'ainsi le conseil de préfecture n'a pas violé la chose jugée; d'autre part, que le conseil de préfecture s'est borné à faire cette constatation et n'a pas procédé à la délimitation du lit de la Saône; ensemble les rapports des Ingénieurs et l'avis du Conseil général des Ponts et Chaussées...;

Vu l'ordonnance des eaux et forêts de 1669, l'arrêt du Conseil, du 24 juin 1777 et la loi du 29 floréal an X;

Vu la loi du 23 mars 1842;

En ce qui concerne la palissade :

Considérant qu'il est reconnu que cette clôture, établie entre les points M et N du plan annexé au procès-verbal du 23 août 1878, se trouve sur l'emplacement de celle à raison de laquelle un procès-verbal avait été dressé contre le sieur Canard, le 1er décembre 1875; que la décision ci-dessus visée du Conseil d'État, en date du 11 janvier 1878, a renvoyé le sieur Canard des fins de ce procès-verbal par le motif que la clôture avait été établie de manière à laisser libre la largeur de 3m,25 réservée pour le contre-halage; qu'il n'est pas allégué que, depuis le 1er décembre 1875, les limites du lit de la Saône aient varié; que, dans ces circonstances, le sieur Canard ne pouvait être poursuivi à raison du rétablissement de la clôture dont il s'agit;

En ce qui concerne les trous creusés par le sieur Canard, en vue de prolonger la palissade :

Considérant que, si ces trous se trouvent dans le prolongement de la palissade, la plate-forme sur laquelle celle-ci a été établie ne s'étend pas jusqu'aux points où ils ont été creusés, et qu'il appartenait au conseil de préfecture chargé de statuer sur la poursuite en contravention, de reconnaître si ces points étaient compris, soit dans le lit de la Saône, soit dans la zone réservée pour le contre-halage; que le requérant n'établit pas qu'en décidant qu'il avait creusé des trous dans le lit de la Saône, le conseil de préfecture ait fait une appréciation inexacte de l'état des lieux;

En ce qui concerne les arbres plantés par le sieur Canard :

Considérant qu'il résulte de l'examen du plan annexé au procès-verbal du 23 août 1878 que ces arbres sont à plus de 3m,25 en arrière du mur de soutènement extérieur d'une plate-forme placée au-dessus du niveau des plus hautes eaux de la Saône, coulant sans

débordement; qu'ainsi en plantant ces arbres, le sieur Canard n'a pas empiété sur la largeur réservée pour le contre-halage... (Renvoi des fins du procès-verbal en ce qui concerne le maintien de la palissade et la plantation d'arbres. Amende réduite à 50 francs. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions du sieur Canard rejeté).

(N° 494)

[24 juin 1881.]

Cours d'eau. — Canal d'irrigation. — Taxes d'arrosage : validité des souscriptions; compétence du conseil de préfecture. — (Compagnie nationale des Canaux agricoles.) — *Le conseil de préfecture, saisi d'une demande en dégrèvement de taxes d'arrosage, a pleine compétence pour apprécier la validité des souscriptions contestées. — Ces souscriptions constituent un contrat administratif. — Dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture surseoit à statuer jusqu'à ce que l'autorité judiciaire ait prononcé sur leur validité* (*). *— Dépens. — Pas de dépens en cette matière. — Recours sans frais. — Désistement relatif à une partie du recours : donné acte.*

(Recours contre un arrêté du conseil de préfecture des Bouches-du-Rhône, rendu le 16 décembre 1879 au profit des dames Adèle Michel et consorts, tous propriétaires à Aix. — C'est à tort que le conseil de préfecture des Bouches-du-Rhône, saisi d'une demande formée par lesdits propriétaires en dégrèvement des taxes d'arrosage inscrites à leurs noms au rôle des redevances pour usage des eaux du canal de Verdon pour l'année 1878, ledit rôle rendu exécutoire par arrêté préfectoral et publié le 2 mars 1879, a sursis à statuer et renvoyé aux tribunaux de l'ordre judiciaire la solution de la question de validité des souscriptions à l'usage des eaux du canal soulevée par lesdits propriétaires; conclusions à fin d'évocation et au rejet des demandes en dégrèvement comme non recevables et mal fondées, à la condamnation des réclamants au payement des taxes pour 1878 et à tous les dépens);

Vu le décret du 22 juillet 1806; la loi du 28 pluviôse an VIII; les

---

(*) Voir les arrêts des 17 février 1865, canal de Carpentras, *Annales* 1865, p. 454; — 14 janvier 1881, Ministre des Travaux Publics, *Annales* 1882, p. 156 et le renvoi.

devant le conseil de préfecture avec toutes conséquences de droit, intérêts et dépens ;

Vu le mémoire en défense présenté par la commune de Grimaud... tendant au rejet du recours avec dépens, attendu, en premier lieu, que le conseil de préfecture s'est borné à ordonner un supplément de vérification après l'expertise, et que cette mesure d'instruction rentrait dans ses pouvoirs ; attendu, en deuxième lieu, que le sieur Della-Casa était en fait chargé des travaux comme architecte ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII ;

Vu les articles 302 et suivants du Code de procédure civile ;

Considérant que le conseil de préfecture du département du Var, après avoir ordonné, dans l'instance engagée entre la commune de Grimaud et notamment le sieur Della-Casa, une expertise qu'il a jugée insuffisante, a ordonné un supplément de vérification dont il a chargé le sieur Rez, architecte, en lui enjoignant de se conformer aux dispositions de deux arrêtés antérieurs qui avaient défini les points à examiner par les experts : que la mission ainsi confiée au sieur Rez et qui consistait dans la vérification générale des travaux faits a constitué une véritable expertise ; que, néanmoins, le sieur Rez a procédé à cette opération sans avoir prêté serment et sans avoir entendu contradictoirement les parties en cause ;

Considérant que, si, dans le cours d'une instance, une expertise est reconnue nécessaire, bien qu'aucune loi ne la rende obligatoire, l'arrêté qui l'ordonne doit se conformer aux formalités substantielles en matière d'expertise ; que, dans l'espèce, l'expertise nouvelle à laquelle il a été procédé, ainsi qu'il est dit ci-dessus, n'a pas eu lieu dans les conditions édictées par la loi ; qu'il y a lieu dès lors, sur le recours du sieur Della-Casa et en ce qui concerne ledit requérant, d'annuler l'arrêté intervenu... (Arrêté annulé en tant qu'il a statué entre la commune de Grimaud et le sieur Della-Casa. Renvoi devant le même conseil de préfecture pour être statué entre eux après une instruction régulière. Surplus de la requête du sieur Della-Casa rejeté. Dépens à la charge de la commune.)

(N° 497)

[24 juin 1881.]

x publics. — Offre de concours faite par une commune à une agnie de chemin de fer sous la condition que la ligne à établir nit une direction déterminée. — Condition remplie. — (Com- de Mussy-sur-Seine contre la Compagnie des chemins de l'Est.) — *Délibération du conseil municipal relative à cette ntion n'ayant pas fait l'objet d'une approbation spéciale du t, mais ayant été implicitement approuvée par suite de l'appro- donnée à une délibération ultérieure qui réglait le mode et nue de l'exécution des engagements contractés par la commune, si par suite de l'injonction faite à la commune par le Préfet mettre en mesure d'accomplir ses obligations. — Obligation la commune de payer la subvention promise* (*).

requête... pour la commune de Mussy-sur-Seine... tendant 'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du conseil de are de l'Aube du 31 mai 1878, qui l'a condamnée à payer à pagnie des chemins de fer de l'Est une subvention de rancs;

isant, attendu que c'est à tort que la commune requérante a damnée à payer à ladite compagnie la somme de 30 000 fr. le subvention pour le passage sur la rive gauche de la e la ligne de Bar-sur-Seine à Châtillon-sur-Seine, alors ne part, les délibérations du conseil municipal, alléguées consacrant cette prétendue promesse, étaient nulles, soit faut d'approbation de l'autorité supérieure, soit pour avoir es en l'absence des plus imposés et de la majorité du con- nicipal, et que, d'autre part, ledit engagement était sans le chemin de fer ne pouvant suivre une autre direction que ui lui a été donnée ; par ces motifs, décharger la commune leresse des condamnations prononcées contre elle avec es conséquences de droit ;

(Défense de la compagnie... tendant au rejet du recours);

loi du 28 pluviôse an VIII;

---

r l'arrêt du 30 avril 1863 (chemin de fer de l'Est, *Annales* 1863, 15 février 1880 (commune de Warmérville, *Annales* 1881, p. 105); bre 1880 (Harmel, *Annales* 1882, p. 421); 21 novembre 1879 (syndicat *Annales* 1881, p. 218).

Vu les lois des 18 juillet 1837 et 5 mai 1855 et l'article 1154 du Code civil;

Considérant que, pour réclamer de la commune de Mussy-sur-Seine le payement d'une subvention de 30 000 francs, la compagnie des chemins de fer de l'Est se fonde sur ce que le conseil municipal de ladite commune s'est engagé, par deux délibérations des 25 septembre 1864 et 23 juillet 1866, à contribuer, jusqu'à concurrence de la somme susindiquée, à la dépense de construction de la ligne à établir de Bar-sur-Seine à Châtillon-sur-Seine, dans le cas où cette ligne passerait sur la rive gauche de la Seine et sur le territoire de ladite commune;

Considérant que, sans dénier l'existence de ces engagements, la commune se croit fondée à en contester la validité, attendu que la première de ces délibérations n'aurait pas été revêtue de l'approbation préfectorale et que la seconde aurait été prise en l'absence de la majorité des membres du conseil municipal;

Considérant que, si la délibération du 25 septembre 1864 n'a pas été immédiatement revêtue de l'approbation préfectorale, il résulte des pièces versées au dossier que ladite délibération a été implicitement approuvée par le Préfet de l'Aube, à la date du 14 août 1866, en même temps qu'il revêtait de son approbation la délibération du conseil municipal de Mussy du 23 juillet précédent, dont l'objet était de déterminer le mode et l'époque de l'exécution des engagements contractés par la commune; que cette approbation résulte également de la dépêche du 6 juillet 1870 par laquelle le même Préfet, à la suite de deux délibérations du conseil municipal qui lui avait demandé de faire connaître s'il considérait la commune de Mussy comme tenue au payement d'une subvention envers la compagnie de l'Est, a invité ladite commune à se mettre en mesure d'accomplir ses obligations; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que l'arrêté attaqué a condamné la commune requérante à payer à la compagnie des chemins de fer de l'Est la somme qu'elle lui a promise à titre de subvention avec intérêts du jour de la demande;

En ce qui touche les conclusions de ladite compagnie tendant à l'allocation des intérêts :

Considérant que c'est à la date du 16 juin 1881 que ladite compagnie a demandé les intérêts des intérêts; qu'à cette époque, il lui était dû plus d'une année d'intérêts; qu'il y a lieu, dès lors, par application de l'article précité du Code civil, de lui accorder les intérêts des intérêts échus à ladite date... (Rejet. Intérêts capitalisés au 16 juin 1881. Commune condamnée aux dépens.)

au sieur Barthélemy, mais en outre des frais de toute natu
seront nécessaires pour mettre les choses en l'état où el
seraient trouvées dès l'origine, sans la faute de l'Administr
ainsi que du défaut de location résultant du refus de l'Admi
tion de constater le dommage et de le réparer;

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII, article 4, et du 16 sept
1807;

Considérant que le Ministre des Travaux Publics soutient
pui de son recours, d'une part, que le sieur Barthélemy n'éta
recevable à réclamer une indemnité, par le motif que, si la c
nivellement qui lui a été donnée était inexacte, ladite cote
sultait pas d'un plan de nivellement régulièrement approu
d'autre part que, en fait, ledit sieur Barthélemy n'aurait subi
dommage;

Considérant, en ce qui touche le premier moyen, que le Mi
des Travaux Publics a déjà opposé à la demande du sieur B
lemy la fin de non-recevoir dont il s'agit, devant le cons
préfecture, qui l'a rejeté par un arrêté en date du 10 juillet
contre lequel l'administration n'a jamais formé de recou
qu'il suit de là que le Ministre n'est pas recevable à oppos
nouveau au requérant un moyen sur lequel il a été déjà statu
une décision ayant acquis l'autorité de la chose jugée;

En fait:

Considérant qu'il n'est pas contesté, d'une part que,
construire sur le terrain qu'il possède en bordure de la
d'Alsace-Lorraine à Toulouse, le sieur Barthélemy s'est con
aux indications de nivellement que contenait l'arrêté préfe
du 23 octobre 1876, et, d'autre part qu'il n'a été informé ve
ment par un agent de l'Administration que la cote de niveau
née par ledit arrêté pour le point culminant du trottoir au
de son immeuble était erronée et devait être haussée de $0^m,0$
lorsque les solives du plancher du rez-de chaussée étaient
posées;

Considérant que, dans ces circonstances, c'est à tort q
Ministre des Travaux Publics prétend que l'État ne doit a
indemnité au sieur Barthélemy en réparation du préjudice
tant pour lui de ce que, par suite de l'établissement de la bo
du trottoir au niveau correspondant à la cote rectifiée, le r
chaussée de la maison s'est trouvé en contre-bas de la voie
que, mais qu'il résulte de l'instruction qu'en allouant à ce pr
taire une indemnité de 4 000 francs, le conseil de préfecture
une évaluation exagérée de l'importance du préjudice subi e

y a lieu de réduire à la somme de 1 000 francs l'ind
à la charge de l'État... (Indemnité due par l'État fixé
Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surp
sions du Ministre des Travaux Publics rejeté.)

(N° 499)

[1er juillet 1881.]

*Travaux publics. — Chemin de fer d'intérêt local. —
la livraison des terrains par un département; 2° d
des annuités des subventions. — Résiliation. — Do
— (Compagnie des Chemins de fer de l'Hérault
tement de l'Hérault.) — Aux termes du cahie
département devait remettre les terrains nécessai
des travaux; des retards imputables au départem
l'exploitation entière du réseau, et causé un pré
duquel la compagnie a droit à indemnité (*). —
cahier des charges le département devait donner
titre de subvention par kilomètre de chemin de fe
subvention devait être payée en vingt termes semes
que le payement de chaque terme était subordonn
dition de justifier d'une dépense excédant de 50 p.
des versements déjà effectués, condition remplie p
Retard du département dans le payement. Pas de
attribution d'intérêts à la compagnie du jour où ell
subvention. — Procédure. — Expertise ordonn
d'État pour la fixation de l'indemnité : un expert dé
partie, le troisième par les deux premiers et le tier
lieu, par le président de la section du contentieux
devant le Préfet du département ou son délégué :
au secrétariat du contentieux.*

Vu la requête pour la compagnie anonyme des
d'intérêt local du département de l'Hérault... te
plaise au Conseil annuler — un arrêté, du 31 août
le conseil de préfecture du département de l'Hér
prononcer la résiliation de son contrat de conce

(*) Voir l'arrêt du 10 décembre 1875, (Compagnie du chemin de fer du Tréport, *Annales* 1877, p. 921.).

accorder les indemnités de retard, résiliation et autres qui lui sont dues;

Ce faisant, attendu, d'une part, qu'aux termes de l'article 2 du cahier des charges les travaux devaient être commencés sur chaque ligne ou partie de ligne, dans un délai de six mois au plus tard, après la livraison des terrains en ordre utile, et être achevés dans un délai de huit années; que les travaux devaient être poursuivis sans interruption de manière à dépenser, chaque année, le huitième de la dépense totale, mais qu'ils n'ont pu être terminés dans le délai fixé par le cahier des charges par le motif que le département n'a pas rempli son obligation relative à la livraison des terrains en ordre et en temps utiles; que, d'autre part, d'après l'article 38 du cahier des charges, les termes de payement des subventions, fixées à la somme de 75 000 francs, par kilomètre de chemin concédé, avaient été échelonnés sur dix années, du 15 juillet 1868 au 15 janvier 1878, sous la seule condition que le concessionnaire justifierait, avant chaque payement, d'une dépense excédant de 50 p. 100 le montant des versements déjà effectués; que non seulement le département a mis par les retards des livraisons la compagnie dans l'impossibilité de faire les justifications nécessaires pour toucher l'intégralité de chaque terme semestriel, mais qu'il a prétendu n'avoir à payer qu'une somme de 75 000 francs par kilomètre construit, tandis que l'article 38 lui imposait l'obligation de payer suivant les indications du tableau annexé au cahier des charges et en ne considérant que les dépenses faites et constatées, sans se préoccuper du nombre de kilomètres exécutés; que cette double inexécution du contrat a augmenté notablement les frais généraux et le service des intérêts des capitaux engagés, n'a permis d'exploiter que des tronçons isolés et a occasionné au préjudice de la compagnie un découvert de sommes importantes; que l'interprétation de l'article 2 précité, admise par le conseil de préfecture, d'après laquelle le point de départ du délai de huit ans imposé à la compagnie ne courait qu'à dater de la livraison des terrains en ordre utile, ne saurait se concilier avec les dispositions des articles 31, 34, 35 et 38 du cahier des charges; que le département était obligé de livrer les terrains en ordre utile, de manière à permettre à la compagnie d'achever son entreprise dans le délai stipulé; que, contrairement aux affirmations de l'arrêté attaqué, la compagnie n'a jamais cessé de protester contre les lenteurs du département; qu'en 1871 et 1872 elle a saisi le conseil de préfecture de trois requêtes successives; qu'elle a réclamé de 1873 à 1877 contre tous les nouveaux retards

n dépit de tous les engageme
paiement des subventions; que
ment une somme de 800 000
e ce versement n'est le résultat d'aucune transaction
e la compagnie aurait fait abandon de ses droits, mais
omme lui était absolument due et qu'à la fin de décem-
département était débiteur de plus de quatre millions;
1° que le traité de concession des chemins de fer d'in-
du département de l'Hérault sera résilié; 2° que le
t sera, en conséquence, condamné à reprendre, à ses
périls, toutes les parties du réseau exécuté et en voie
, ainsi que le matériel fixe et roulant et les approvi-
s de tout genre, dans l'état où le tout se trouvera au
livraison; 3° que le cautionnement fourni par la compa-
a restitué; 4° que le département sera tenu de verser
e et par avance, le 1er janvier et le 1er juillet de cha-
et pour la première fois le 1er janvier 1878 : — Pre-
— Le montant des sommes que la compagnie doit
payer aux porteurs de ses obligations, tant pour les
e pour l'amortissement desdites obligations, dans les
délais fixés pour chaque emprunt; — Deuxièmement. —
, de ce qui sera nécessaire, tant pour servir l'intérêt
lu capital social de 5 millions entièrement versé par les
s, que pour amortir ce capital dans le délai à courir du
1878 jusqu'à l'expiration de l'année qui suivra l'amortis-
finitif et complet du dernier emprunt; 5° que le dépar-
tenu de verser annuellement à la société par avance, et
mière fois, le 1er janvier 1878, le montant intégral des
mbre auxquels donnent et donneront ouverture les
de la compagnie et les actions représentatives du capi-
jusqu'à leur complet amortissement; 6° que le départe-
tenu de payer à la compagnie; — Premièrement. —
nité de retard, de résiliation ou autres à fixer par état;
ement. — Une somme annuelle également à fixer par
r du 1er janvier 1878, et pour la première fois dudit
au complet amortissement du capital social à titre d'in-
'orfait pour tous frais d'administration et de liquida-
oisièmement. — Une indemnité à fixer par état pour
er les créanciers vis-à-vis desquels la compagnie des
fer de l'Hérault a pris des engagements; — Condam-
re, par provision, le département de l'Hérault à payer
gnie une somme de 2 millions, imputables sur les dom-

mages-intérêts qui lui seront définitivement alloués et sur les sommes que le département sera tenu de lui rembourser comme représentation de son capital social, et condamner le département aux dépens;

Vu le mémoire en défense présenté pour le département de l'Hérault... tendant au rejet du pourvoi et à la condamnation de la compagnie requérante aux dépens; attendu que, si les événements de 1870-1871 ont occasionné certains retards dans la livraison des terrains et dans le paiement des subventions, la compagnie a accepté, à titre d'indemnité, une somme de 15 000 francs; qu'en 1876 le département a également consenti à payer une somme de 800 000 francs à titre gracieux et par anticipation, et qu'il était entendu entre les représentants de la compagnie et ceux du département que cette avance considérable mettrait fin à toute réclamation; que, d'ailleurs, les termes de l'article 2 du cahier des charges n'ont stipulé aucun délai préfix à la livraison des terrains; que les tableaux dressés par les soins du département permettent d'affirmer que les terrains ont toujours été livrés à une époque très rapprochée de celle de la réunion du jury et que les modifications à apporter aux projets ont été la seule cause des retards; que le département est donc en droit de soutenir qu'il n'a encouru aucun reproche, alors surtout que sa situation a été rendue si difficile par les événements de 1870-1871 et par l'élévation imprévue du prix des terrains; que, pour se mettre en mesure de continuer l'acquisition des terrains nécessaires à l'achèvement du réseau, le département a voté un emprunt de 4 800 000 francs dont la prompte réalisation n'a pas dépendu de lui; attendu enfin que si l'interprétation de l'article 38, présentée par la compagnie, était admise, il arriverait que la subvention de la ligne entière serait payée alors qu'une fraction seulement serait livrée à l'exploitation et que le département serait dépouillé de la garantie que le cahier des charges a entendu lui assurer; que, par suite, c'est avec raison que le service du contrôle a refusé d'adopter le chiffre des dépenses faites par la compagnie comme base de la fraction de subvention due et que, calculant les dépenses d'après les éléments qui avaient servi à établir le chiffre de la subvention à 75 000 francs par kilomètre, il a refusé d'admettre que les dépenses de travaux aient excédé 125 000 francs par kilomètre; qu'ainsi la résiliation de l'entreprise ne saurait être prononcée au préjudice du département de l'Hérault;

Vu le mémoire en réplique présenté pour la compagnie... tendant à ce qu'il plaise au Conseil, attendu qu'en 1876 aucune tran-

ction n'est intervenue entre le conseil général et la compagnie; 'il a été seulement convenu que le délai d'achèvement du réseau, l aurait dû être livré à la circulation en 1877, serait prorogé de atre ans, mais que le département n'a pas tenu ses nouveaux engaments, qu'il n'a pas été en mesure de payer régulièrement les rmes semestriels de la subvention à partir du 15 janvier 1877; 'à la fin de décembre 1877 la ligne de Saint-Chinian à Monbazin était achevée que jusqu'à Cessenon; que les terrains de la derère section n'étaient pas livrés entièrement et que les projets s lignes d'Agde à Mèze et de Montpellier à Rabieux n'étaient s complètement approuvés; que les dépenses d'acquisition de rains, évaluées à 2 043 935 francs, avaient dépassé cinq millions que la totalité des ressources, affectées à la construction des 7 kilomètres concédés, était presque épuisée pour la construcn de 103 kilomètres; qu'ainsi la première section du réseau ait terminée dans le délai qui aurait dû suffire pour l'exécution réseau entier et que les retards subis par la compagnie sont putables au département qui n'est pas fondé à soutenir que la uxième section ne pouvait être commencée sans une autorisan expresse du Ministre, lui adjuger ses conclusions précédemnt prises; très subsidiairement, et pour le cas où le Conseil tat ne croirait pas devoir prononcer la résiliation, condamner département à des dommages-intérêts, représentant le préjuie causé à la compagnie, soit par l'inexécution, soit par les reds dans l'exécution du contrat, soit par l'inobservation des terns de paiements prévus;

Vu le nouveau mémoire présenté pour le département de l'Hélt... tendant au maintien de l'arrêté attaqué par les motifs que ddition de la clause imposée par le Ministre, à l'effet de diviser chemins concédés en deux sections destinées à être exécutées ne après l'autre, a eu pour résultat de doubler le temps nécesre pour la construction et d'abroger virtuellement le déla it ans; que, d'ailleurs, le délai, quel qu'il fût, n'engageait qu mpagnie, et que le département, que ne liait aucun article ier des charges, a livré les terrains aussi rapidement que le t permis la remise des plans et études par la compagnie et mplissement des formalités d'expropriation; qu'en outre, rsé régulièrement toutes les sommes exigibles aux termes ticle 38 du cahier des charges, et qu'enfin les conventions venues en 1872 et 1876 ont couvert les faits antérieurs et clusives de la prétention de faire résilier le contrat qu'elles intenu et prorogé...;

Vu le décret du 4 août 1869 et le cahier des charges y annexé;

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII et du 12 juillet 1865;

Vu l'article 1184 du Code civil;

Considérant que pour demander la résiliation de sa concession, la compagnie des chemins de fer d'intérêt local du département de l'Hérault se fonde sur ce que le département ne lui aurait pas remis les terrains nécessaires à l'exécution des travaux de manière à permettre l'achèvement des lignes concédées dans le délai stipulé par l'article 2 du cahier des charges;

Considérant que si cet article dispose que les travaux devront être commencés sur chaque ligne ou partie de ligne dans un délai de six mois au plus tard après la livraison des terrains en ordre utile, et être achevés dans un délai de huit années, il ne résulte pas des termes de cet article qu'un délai précis ait été imposé au département pour la livraison des terrains; qu'ainsi la compagnie concessionnaire ne peut se prévaloir de cette disposition pour soutenir que le département était tenu de livrer les terrains de manière à lui permettre de construire en huit années les lignes concédées et pour demander à raison d'une violation prétendue du cahier des charges la résiliation du contrat de concession;

Considérant toutefois qu'il serait contraire à l'intention commune des parties d'admettre que le département pût ajourner à son gré la livraison des terrains, sans être tenu d'indemniser la compagnie des préjudices que ces retards lui auraient causés;

Considérant en fait, qu'en huit années le réseau n'a été livré à la circulation que sur une longueur de 105^{k},825; que notamment les projets d'une partie de la ligne de Montbazin à Saint-Chinian n'ont reçu l'approbation préfectorale que longtemps après leur présentation par la compagnie qui, à la fin de décembre 1877 n'avait pas reçu tous les terrains du tronçon de Cessenon à Saint-Chinian et n'avait pas été mise à même de commencer la construction de trois des lignes concédées; que ces retards dans l'exécution des travaux sont imputables au département;

Considérant, d'ailleurs, que le département ne saurait se prévaoir de la disposition finale de l'article 2 d'après laquelle l'exécution du réseau devait être divisée en deux sections pour prétendre que la deuxième section ne pouvait être commencée sans une autorisation expresse du ministre et que, par suite, il n'était pas tenu d'achever la construction du réseau;

Considérant que les retards ci-dessus établis ont eu pour effet d'immobiliser une partie du capital de la compagnie sans revenu correspondant, de ne permettre que l'exploitation de tronçons

d'augmenter les frais généra
ie ces différents dommages
és par les produits d'une ex
ésulté pour la compagnie un
oit à une indemnité ;
érant, d'autre part, qu'aux ter
ges, le département s'est enga
sus des terrains et à titre d
ancs par kilomètre de chem
on devait être payée du 15 jui
termes semestriels dont chac
indiquée au tableau annexé
le département était autorisé
réalisées le montant des in
et qu'en raison de l'élévatio
d'acquisition, évaluées pou
francs, ont déjà dépassé ci
es que le département devai
ie ont été notablement réduit
érant toutefois, que, contrair
ment, les termes de la subven
ns la limite de 75 000 francs,
à la circulation, mais que le
ordonné à la seule condition
l'une dépense en travaux, appr
iel excédant de 50 p. 100, le m
;
érant que la compagnie souti
mes semestriels ses dépenses
de 50 p. 100 le montant d
titre de subvention et que les
le 38 du cahier des charges
roportion fixée au contrat ; q
gue qu'en acceptant en 1876 u
t été allouée par anticipation,
éclamation relative au mode
s qu'il n'apporte aucune preu
la compagnie ;
érant que si les retards appor
ent des subventions ne suffise
ion de la concession, ils n'en
à la compagnie un dommage

qu'il sera fait une juste appréciation de ce dommage en décidant que chaque partie de la subvention, que l'état de ses dépenses aurait autorisé la compagnie à recevoir et dont le payement aurait été indûment retardé, portera intérêt à son profit à partir du moment où elle justifiera que ladite somme lui aurait été acquise en conformité du dernier paragraphe de l'article 38 du cahier des charges;

Mais considérant que l'état de l'instruction ne permet pas au Conseil d'État de fixer dès à présent le montant de l'indemnité à laquelle a droit la compagnie à raison du préjudice que lui a causé la livraison tardive des terrains et de l'indemnité qui peut lui être due pour retard dans le payement des subventions et qu'il y a lieu, dès lors, de procéder à un supplément d'instruction... (Arrêté annulé. Il sera procédé contradictoirement par trois experts à l'évaluation de l'indemnité à laquelle a droit la compagnie à raison des pertes résultant des retards apportés par le département dans la livraison des terrains et de l'indemnité qui peut lui être due pour retard dans le payement des subventions d'après les bases ci-dessus indiquées. Les experts seront désignés dans le délai d'un mois à dater de la notification de la présente décision, l'un par la compagnie, l'autre par le département, le troisième par les deux premiers et en cas de désaccord par le président de la section du contentieux du Conseil d'État. Les experts prêteront serment devant le Préfet du département de l'Hérault ou devant l'autorité par lui déléguée à cet effet. Leur rapport sera déposé au secrétariat du contentieux du Conseil d'État pour être ensuite statué ce qu'il appartiendra. Le surplus des conclusions rejeté. Dépens de la présente instance à la charge du département de l'Hérault.)

(N° 500)

[8 juillet 1881.]

Cours d'eau non navigables. — Curage. — Taxes indûment perçues en vertu d'un arrêté préfectoral du 29 ventôse an IX remplacé par un règlement d'administration publique. — (Communes de Breuil-le-Vert et Breuil-le-Sec, et sieurs Delormet et autres.) — *Lorsqu'un décret rendu en la forme des règlements d'administration publique est intervenu pour déterminer spécialement le mode de contribution aux dépenses de curage d'une rivière (réunion des propriétaires intéressés en association syndicale, dépenses supportées*

:hacun à raison de son intérêt, suivant u
) (*). — C'est à tort que l'administratio
ı ce règlement, a cru devoir appliquer
ıses, un ancien arrêté préfectoral de l'
vières du département. — Décharge e
ulièrement imposées.

ɜ recours présenté pour les communes de Breuil-le-Vert et le-Sec, et pour divers propriétaires riverains de la rivière .he..., tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté anvier 1879, par lequel le conseil de préfecture de l'Oise a leur demande en décharge des taxes auxquelles elles ont ımises pour le curage, exécuté en 1875, de la rivière de ;

ıisant, attendu en la forme que l'arrêté attaqué ne contient signature du secrétaire greffier, qu'ainsi l'arrêté ne porte preuve qu'il ait été rendu par un tribunal régulièrement ıué; au fond, attendu que les taxes ont été établies par ıtion d'un arrêté préfectoral du 29 ventôse an IX, applicable ɜs les rivières du département de l'Oise, lequel met les frais ·age à la charge des riverains, sauf en ce qui touche une .e de 400 mètres en amont et de 200 mètres en aval des , dont le curage reste à la charge des usiniers; mais que ·été, qui n'a été exécuté qu'une seule fois depuis soixante- ans, n'est plus en vigueur; que tous les curages ont été ·tés pour la totalité de la dépense par les usiniers seuls; ıi, en vertu d'un usage ancien, les propriétaires riverains de ·re ne doivent pas participer aux frais du curage de la Briche; ailleurs, l'arrêté préfectoral de l'an IX a été abrogé ı ıent d'administration publique, en date du 22 mai 1865, l lé que les frais du curage de la Briche seraient répartis éressés à proportion du degré d'intérêt de chacun ɜst à tort que l'Administration n'a pas appliqué ce règle ı vigueur en 1875; que les requérants n'ont d'ailleurs t au curage de la Briche, laquelle leur cause plutôt u par les inondations résultant du fait ou de la négligen ·s, leur accorder la décharge demandée;

ır la nécessité du règlement d'administration publique pour mod usages et sur l'insuffisance d'un arrêté préfectoral, même depuis 25 mars 1852, Voir l'arrêt du 5 avril 1878, Rouzé, *Annales* 1 juillet 1874, Lepoissonnier, *Annales* 1876, p. 511; 12 juillet 185 *ınales* 1856, p. 12; 29 février 1860, Courtois, *Annales* 1860, p.

Vu les observations du Ministre des Travaux Publics..., tendant au rejet du pourvoi, par les motifs que si le règlement d'administration publique du 22 mai 1865 a eu pour objet d'abroger l'arrêté préfectoral de l'an IX, ce règlement qui prescrivait l'organisation d'une association syndicale, n'a jamais reçu d'exécution; qu'ainsi il est resté à l'état de lettre morte ; qu'on a pu avec raison considérer l'ancien arrêté de l'an IX comme toujours en vigueur ; qu'ainsi les taxes ont été régulièrement établies;

Vu la loi du 14 floréal an XI et le décret rendu en Conseil d'État le 22 mai 1865 portant règlement de la rivière de Briche;

Sans qu'il soit besoin de statuer sur le moyen de forme invoqué par les requérants :

Considérant qu'un décret en date du 22 mai 1865, rendu dans la forme des règlements d'administration publique, a déterminé le mode suivant lequel il serait pourvu aux dépenses du curage de la rivière de Briche; que ce décret a prescrit que le curage serait exécuté par les propriétaires intéressés réunis en association syndicale, et les dépenses supportées par chacun d'eux, en raison de son intérêt aux travaux, suivant un état général dressé par les soins du syndicat ;

Considérant que les formes ci-dessus rappelées n'ont pas été suivies pour l'établissement des taxes qui ont été imposées aux requérants ; que, dès lors, ceux-ci sont fondés à en demander la décharge... (Arrêté annulé).

S MINISTÉ

° 501)

r août 1882.]

condaires et des
ats et Chaussées

que des chap
re des Travaux
onnel, des age
t Chaussées de
du 17 août 185
urs reprises, c
hapitres dont la
'administrer av
à un personne
es Ingénieurs e
mois un état in
personnel inf
urnis sont quel
de l'Administr
venir sur des fai
des complica

ation de restre
le décret de 18
les emplois d'a
mme par le p
on de l'Ingéni
ion ait le moy
onnel, avant de
net. L'expérien
cadres soit ap
e ; il est encore
stration soit en
pas d'objection

gétaire et d'arrêter la classe à laquelle le nouveau titulaire devra être nommé par vous.

J'ai décidé, en conséquence, qu'avant de vous adresser une proposition quelconque pour la désignation d'un agent secondaire, ou d'un agent inférieur des ponts et chaussées, MM. les Ingénieurs devront faire connaître à l'Administration centrale la vacance à laquelle il y a lieu de pourvoir et la classe qu'ils ont l'intention de vous proposer pour le nouvel agent. Je vous prie dès lors, Monsieur le Préfet, de ne procéder à la nomination d'aucun agent secondaire des ponts et chaussées, d'aucun garde de navigation, éclusier, pontier ou gardien de phare, sans vous être fait représenter, avec les propositions des ingénieurs, la copie de la lettre ministérielle autorisant ces fonctionnaires à vous adresser leurs propositions.

J'espère qu'au moyen de cette mesure il sera possible de remédier aux inconvénients que j'ai eu l'honneur de vous signaler, et je vous serai obligé de veiller à ce qu'elle soit strictement appliquée.

Ces dispositions n'infirment en rien celles de mes précédentes circulaires relatives à l'envoi mensuel de l'état des modifications survenues dans le personnel inférieur de chaque service.

J'adresse un exemplaire de la présente circulaire à MM. les Ingénieurs en chef.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée,

Le Ministre des Travaux Publics,
H. VARROY.

(N° 502)

[3 août 1882.]

Demande de divers fabricants de chaux.

Monsieur l'Ingénieur en chef, divers fabricants de chaux ayant adressé à l'Administration des demandes tendant à obtenir que leurs produits soient employés dans les travaux du service des ponts et chaussées, j'ai consulté, à cet égard, le Conseil général des ponts et chaussées.

Cette assemblée a émis l'avis que, lorsqu'un fabricant demande l'admission de ses chaux dans les travaux de l'État, l'Administra-

ı supérieure devrait se borner à autoriser MM. le
ndre sur l'exploitation et les produits de l'usine t
ments qu'ils pourront se procurer, et à procéder
nandeur, aux analyses et aux épreuves nécessair
er que ses chaux satisfont aux conditions prescrite
uel on les destine.

e Conseil a pensé, en outre, qu'il convenait de lai
énieurs le soin d'indiquer dans leurs devis, sous l
é et sous le contrôle de l'Administration, les chau
es conditions auxquelles elles doivent satisfaire
attention sur l'intérêt qu'il y aurait à ne pas pres
chaux de qualité supérieure pour les travaux qui
précautions particulières, lorsqu'il devrait en résu
itation notable de dépense.

ai cru devoir adopter cet avis du Conseil général
issées.

vous appartiendra donc, Monsieur l'Ingénieur e
er les demandes que présenteraient les fabricants
et d'obtenir que leurs produits soient employés
t exécutés sous votre direction, et d'y donner d
dont elles vous paraîtraient susceptibles.

vous serai d'ailleurs obligé de vouloir bien m'ac
de la présente circulaire, qui devra être portée
e des ingénieurs des ponts et chaussés placés sou
ecevez, Monsieur l'Ingénieur en chef, l'assuranc
ration très distinguée.

Le Ministre des Travaux
H. VARROY.

(N° 503)

[11 août 1882.]

laration d'utilité publique des chemins de fer d'i
Dossiers à produire à l'appui des projets de

nsieur le Préfet, pour que l'examen, par les Ch
ts de loi concernant les chemins de fer d'intérêt
lieu le plus promptement possible, il importe que
mis à l'Administration comprennent des copies
ipales de l'instruction, afin qu'il puisse être p

dossiers distincts, l'un destiné à être communiqué au Parlement, l'autre devant rester à la disposition du Ministre chargé d'exposer les motifs du projet de loi et d'en soutenir la discussion.

Je vous invite, en conséquence, à m'adresser à l'avenir, indépendamment du dossier officiel de l'enquête d'utilité publique et des originaux des traités intervenus pour la construction et l'exploitation du chemin de fer, une copie certifiée conforme des pièces les plus importantes, telles que plans généraux, notices pour l'enquête, avis des commissions, rapports sur les résultats de l'enquête, délibérations du conseil général, conventions passées avec la compagnie concessionnaire.

Je vous prie de m'accuser réception de la présente circulaire.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des Travaux Publics,

CH. HÉRISSON.

(N° 504)

PERSONNEL

Août 1882.

I. — INGÉNIEURS.

1° DÉCORATION.

(*Décret* 1er *août* 1882).— **M. Frécot**, inspecteur géné
est nommé Commandeur de l'Ordre National de la Lé

2° AVANCEMENT.

6 *avril* 1882. — **M. Kleine**, ingénieur ordinaire
élevé à la 1re classe de son grade, pour prendre r
1er février.

3° SERVICES DÉTACHÉS.

2 *août* 1882. — **M. de Tavernier**, ingénieur ordinai
détaché à la résidence du Mans au service du Mini
culture (service hydraulique du département de la S
en outre du 4e arrondissement du service de la n
Sarthe, du 4e arrondissement du service d'études
chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Aron**
dissement—2e section du contrôle de l'exploitation de
de l'Ouest, est mis à la disposition de M. le Préfet d
être attaché au service municipal de la ville de P
cement de M. **Bartet**, appelé à remplir dans le m
fonctions d'ingénieur en chef.

M. **de Tavernier** sera considéré comme étant en s

12 *août*. — M. **Lefebvre**, ingénieur en chef de 2e
au service de la Marine et des Colonies, est autoris
direction des travaux hydrauliques du port militair

à l'Administration centrale du Ministère de la Marine et des Colonies (Bureau du service provisoire du haut Sénégal et du Niger).

Il sera considéré comme étant en service détaché.

12 *août*. — M. **Polony**, ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché, à la résidence de Rochefort, au service maritime du département de la Charente-Inférieure, au service d'études et travaux des chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Rondel** et à la 1re section du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'État, est mis à la disposition de M. le Ministre de la Marine et des Colonies pour être chargé de la direction des travaux hydrauliques du port militaire de Rochefort, en remplacement de M. **Lefebvre**.

M. **Polony** remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

26 *août*. — M. **Chabert**. ingénieur ordinaire de 1re classe, chargé, à la résidence de Mantes, du 1er arrondissement de la 2e division de la 3e section du service de la navigation de la Seine, est mis à la disposition de M. le Préfet de la Seine, pour être attaché au service municipal de la ville de Paris, en remplacement de M. **Choquet** précédement appelé à d'autres fonctions.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

4° DÉMISSION.

(*Décret* 23 *août*). — Est acceptée la démission de M. **Chancel**, ingénieur ordinaire de 2e classe, chargé, dans le département des Ardennes, du service ordinaire de l'arrondissement de l'Est et du 1er arrondissement du service de la navigation de l'Aisne.

5° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Bleinc**, conducteur principal, chargé des fonctions d'ingénieur ordinaire de l'arrondissement de Serres, dans le département des Hautes-Alpes, est admis à la retraite.	20 août 1882
Il est maintenu en fonctions jusqu'au 31 décembre 1882.	
M. **Bertin**, ingénieur en chef de 2e classe en congé renouvelable et attaché en qualité d'ingénieur en chef de la construction au service de la compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée.	25 août 1882

6e DÉCI

ilbt. — M. **Pavie**, ingé
ice ordinaire de l'arron
ent du service spécial c
aute-Seine, est attach
du chemin de fer de l
on de Doulevant à Bar
nit. — L'arrêté du 6 ja
t, ingénieurs ordinair
nement bulgare est et
. — M. **Humbert**, ingén
département du Var, c
e Brignoles, est char
es services ci-après dé
ce ordinaire de l'arron
e la 3e section de la u
e la 2e section du cont
'Etat ; 4e arrondisseme
service d'études et
génieur en chef Pont
le Romorantin à Blois
de chemins de fer co
. M. **Humbert** remplac
utre destination.
— M. **Hûntz**, ingénieu
elable au service de la
est chargé, en restan
ndissement (rectificatio
Nancy à Vézelise et à
et Pont-Saint-Vincent)
s de fer confié à M. l'in
ûntz, résidera à Nancy
— La station de bifur
ection (M. **Faraguet**) c
s de fer de Marmande
on du même service (M
nite des deux sections
point de jonction (du
de à Mont-de-Marsan s
entrée de la station de

1er *août*. — **M. Kopp**, ingénieur en chef de 2e classe, cesse d'être considéré comme étant en congé renouvelable. Il restera chargé jusqu'à nouvel ordre de la mission spéciale qui lui a été confiée pour l'étude des chemins de fer austro-hongrois et allemands.

Idem. — La résidence de **M. Delaly**, ingénieur auxiliaire de 3e classe, chargé du 1er arrondissement du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Bonneau du Martray**, est transférée d'Épinac à Autun.

2 *août*. — **M. Tavera**, ingénieur ordinaire de 3e classe, chargé, dans le département de la Somme, du service ordinaire de l'arrondissement de Péronne et du 2e arrondissement du service du canal du Nord sur Paris, est chargé, dans le département du Puy-de-Dôme, à la résidence de Clermont-Ferrand, du service ordinaire de l'arrondissement du Centre et du 1er arrondissement du service de la navigation de l'Allier, en remplacement de **M. Michaut**, appelé à une autre destination.

Idem. — **M. Rabel**, ingénieur ordinaire de 1re classe, mis à la disposition de M. le Président du Conseil, Ministre des Affaires étrangères, est chargé, à la résidence de Paris, du service ordinaire de l'arrondissement de Saint-Denis et du 1er arrondissement, 1re section, du contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Nord en remplacement de **M. Fabre**, appelé à d'autres fonctions.

Idem. — **M. Cadart** (Gaston), ingénieur ordinaire de 2e classe, chargé des fonctions de sous-chef du cabinet du Ministre des Travaux Publics, est chargé, à la résidence d'Arras, du 1er arrondissement (section comprise entre le canal de la Haute-Deule et Ham par Péronne) du service des études du canal du Nord sur Paris.

Idem. — **M. Cadart** (Gaston), ingénieur ordinaire de 2e classe, chargé, à la résidence d'Arras, du 1er arrondissement du service des études du canal du Nord sur Paris, est autorisé à visiter les ouvrages de navigation intérieure exécutés en France et à l'étranger et particulièrement aux États-Unis, conformément aux instructions qui lui seront données à cet effet par l'ingénieur en chef du canal du Nord sur Paris.

(*Décret* 7 *août*). — **M. Varroy**, Sénateur, ingénieur en chef de 1re classe, est démissionnaire des fonctions de Ministre des Travaux Publics.

7 *août*. — **M. Stœcklin**, ingénieur en chef de 1re classe, chargé du service ordinaire des Bouches-du-Rhône, est chargé en outre des études et travaux des chemins de fer de Valdonne à Fuveau

IS, DÉCI

r Lambe
estaque
Madrag
Louis, e

niers arr
et trava
tié sont

Arrondi

; d'Amb
: Laqueu

r ordina

Arrondi

section d
oire à N
rison à N
.

Arrondi

loi, secti
tte ligne

auxiliair
né en o
t à Tull
de l'en
mètres).

Arrondi

er sur l
la ligne
soire à N

ur, déjà
le.

5e *Arrondissement.*

Lignes de Vichy à Cusset; de Saint-Éloi à Pauniat (section du col de Gouttières à Pauniat.

(**M. Pouchon**, sous-ingénieur, à Clermond-Ferrand.)

Il n'est rien modifié à la composition des 6e et 7e arrondissements, qui demeurent respectivement confiés à MM. **Bachélerie** et **Charron**, conducteurs faisant fonctions d'ingénieur.

7 *août.* — M. **Chemin**, ingénieur ordinaire, répétiteur des cours de construction, est nommé professeur adjoint, chargé du cours de procédés généraux de construction à l'École des Ponts et Chaussées, en remplacement de M. **Guillemain**.

12 *août.* — M. **Choquet**, ingénieur ordinaire de 1re classe, détaché au service municipal de la ville de Paris, est nommé chef de cabinet du Ministre des Travaux Publics.

Idem. — M. **Crahay de Franchimont**, ingénieur ordinaire de 2e classe, détaché au service des travaux hydrauliques du port de Rochefort, est attaché, à la résidence de Rochefort, au service maritime du département de la Charente-Inférieure et à la 1re section, — 1er arrondissement du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'État, en remplacement de M. **Polony**.

16 *août.* — M. **Martin**, ingénieur en chef de la compagnie des chemins de fer de l'Est, est chargé, à la résidence de Paris, du 6e arrondissement du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Demouy** (ligne stratégique de Brie-Comte-Robert à Ozouer-les-Voulgis). Il remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

Idem. — La ligne de Bussière-Galant à Saint-Yrieix, réunie, par arrêté du 15 décembre 1881, au service des études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Roman**, est rattachée au 3e arrondissement du service (M. **Mouret**, ingénieur ordinaire).

22 *août.* — M. **Bonneau**, conducteur principal, faisant fonctions d'ingénieur, chargé, dans le département du Nord, du service ordinaire de l'arrondissement d'Avesnes et attaché au service d'observations hydrométriques et d'annonce des crues des bassins de la Sambre, de l'Escaut et de l'Yser et au service de la navigation entre la Belgique et Paris, est chargé en outre du 4e arrondissement (ligne d'Avesnes à Solre-le-Château) du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Doniol**, et attaché au service du contrôle des travaux des chemins de fer du Nord, en remplacement de M. **Salle**, appelé à une autre destination.

22 *août*.— **M. Meunier**, ingé
renouvelable, est chargé du
.rconscription du départe
hemin de fer d'Oran à T
oin de fer du Tlélat à Sidi-b
a; du contrôle de l'expl
on comprise dans le dépa
s et d'Arzew à Saïda, en
ment appelé à d'autres fo
août. — **M. Delestrac**, in
décret du 20 mai, à faire
5 mai 1882, et maintenu p
eptembre, est prolongé
bre 1882.
em. — Un service spéci
du chemin de fer de Sou
Dormoy, ingénieur en c
de la circonscription de l
ssus créé.
M. Burger, ingénieur or
eur de 2e classe, déjà att
ône, sont attachés en o
de la ligne de Souk-Ahra
août. — **M. Callon**, ingé
ervice ordinaire de l'arro
ce de chemins de fer con
gé en outre de l'intérim
ce, en remplacement de
septembre. — M. **Fournié**
gé par décisions des 16 a
blication des documents
MM. Flatters, Choisy et
t, pour cet objet, en miss
effet de cette disposition
de **M. Fournié** devra
ars 1883, époque à laqu
re de publier les docu
iennes.

—

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés conducteurs de 4e classe les candidats déclarés admissibles, savoir :

28 *juillet* 1882. — M. **Klein**, Seine-et-Oise, service des études et travaux du chemin de fer de Palaiseau à Villeneuve-Saint-Georges.

31 *juillet*. — M. **Jacquemain**, Loiret, service des études et travaux des chemins de fer d'Auxerre à Gien et Trignères à Clamecy.

Idem. — M. **Raffin**, Yonne, service des chemins de fer d'Auxerre à Gien et de Trignères à Clamecy.

1er *août*. — M. **Thumin**, Basses-Alpes, service ordinaire.

Idem. — M. **Dieudonné**, Ariège, service des études et travaux des chemins de fer des Pyrénées centrales.

Idem. — M. **Audibert**, Basses-Alpes, service des études et travaux du chemin de fer d'Apt à la ligne de Forcalquier à Volx.

10 *août*. — M. **Pellaroque**, Corrèze, service ordinaire.

Idem. — M. **Valard**, Vienne, service du chemin de fer de Loudun à Châtellerault.

11 *août*. — M. **Lemeunier**, Calvados, service des études et travaux des chemins de fer de Dives à Dauville, de Fougères à Vire, etc.

12 *août*. — M. **Janson**, Pyrénées-Orientales, service ordinaire.

16 *août*. — M. **Leau**, Deux-Sèvres, service des études et travaux du chemin de fer de Poitiers à Bressuire.

17 *août*. — M. **Lacan**, Cantal, service ordinaire.

Idem. — M. **Bigeard**, Vosges, service ordinaire.

18 *août*. — M. **Luret**, détaché au service des travaux publics de la Cochinchine.

22 *août*. — M. **Bélaval**, Lot-et-Garonne, service des études et travaux des chemins de fer de Marmande à Casteljaloux, etc.

24 *août*. — M. **Varlet**, attaché au service municipal de la ville de Roubaix.

2° AV

août 1882. — M. **d'Ernevil**
ervice des travaux du Sér
e.
août. — M. **Broma**, cond
aux publics de la Cochinch
e.

3° SERV

août 1882. — Sont mis
arine et des Colonies pou
publics de la Cochinch
ir :
em. — M. **Broma**, conduct
e de Seine-et-Oise.
em. — M. **Fuynel**, conduct
de fer dans le departeme
em. — M. **Grandidier**, con
ins de fer dans le dépar
em. — M. **Hères**, conducte
épartement de l'Indre.
em. — M. **Labadens**, cond
du département des Alpe
em. — Sont mis à la disposit
Colonies pour être détachés
Nouvelle-Calédonie, les ag
em. — M. **Houette**, condu
nt du Cher, au service du
em. — M. **Védel**, conducte
arn, au service du chemin
août. — M. **Cramoisan**, c
aire de la Seine-Inférieure
et du département de la
cipal de la ville de Paris.
sera considéré comme éta

4° DISI

juillet 1882. — M. **Morn**
de la navigation de la May

tement de la Mayenne est mis en disponibilité pendant six mois pour raisons de santé.

12 *août*. — M. **Georges**, conducteur de 3e classe au service ordinaire du département de l'Ain est mis en disponibilité pour raisons de santé pendant six mois.

5° DÉMISSIONS.

31 *juillet* 1882. — Est acceptée la démission de M. **Balland**, conducteur de 3e classe, au service du canal de l'Oise à l'Aisne, dans le département de l'Aisne.

22 *août*. — Est acceptée la démission de M. **Duthil**, conducteur de 4e classe, attaché, dans le département de la Dordogne, au service des études et travaux du chemin de fer de Marmande à Angoulême.

6° RETRAITES.

	Date d'exécution
M. **Cœuret**, conducteur de 1re classe, détaché au service vicinal du département des Côtes-du-Nord.	1er août 1882.
M. **Bouru**, conducteur principal au service des études et travaux des chemins de fer d'Eymoutiers à Meymac dans le département de la Haute-Vienne.	2 août 1882.
Il est maintenu en fonctions jusqu'au 1er septembre 1882.	
M. **Agis**, conducteur de 2e classe, au service de la 3e section de la navigation de la Seine (2e division), dans le département de l'Eure.	19 août 1882.
M. **Bleinc**, conducteur principal chargé des fonctions d'ingénieur ordinaire de l'arrondissement de Serres, dans le département des Hautes-Alpes, est admis à la retraite.	20 août 1882.
Il est maintenu en fonctions jusqu'au 31 décembre 1882.	
M. **Gontier**, conducteur de 3e classe en congé illimité.	22 août 1882.
M. **Chaulet**, conducteur principal au service ordinaire du département de la Gironde.	1er sept. 1882.
M. **Poisson**, conducteur de 4e classe, en congé illimité.	16 sept. 1882.
M. **Pinchard**, conducteur principal au service ordinaire du département de l'Hérault.	22 sept. 1882.

Rousseau, conducteur de 3e classe en cong
5. . . . . .

7° DÉCÈS.

Artaud, conducteur de 3e classe au servi
aire du département des Alpes-Maritimes.
Lapeyrère, conducteur de 3e classe, attach
e département de Lot-et-Garonne, au servi
emin de fer de Marmande à Casteljaloux.
Castillon, conducteur de 2e classe au servi
ire du département des Hautes-Pyrénées.
Gibault, conducteur de 4e classe en con
5. . . . . .
Dubois, conducteur de3e classe, attaché da
artement d'Ille-et-Vilaine au service du can
et-Rance. . . . . .
Dinse, conducteur de 2e classe, au servi
ire du département du Gers. . . . .

8° DÉCISIONS DIVERSES.

juillet. — M. **Perrier**, conducteur de 4e
udes et travaux du chemin de fer de Fougè
artement du Calvados, passe, dans le dé
.e, au service des études et travaux du ch
tan à Carteret.
1. — M. **Benoist**, conducteur de 3e classe,
du département de la Manche, passe dans
vados, au service des études et travaux du
res à Vire.
1. — Le personnel attaché au service d'é
contrôle de travaux de chemins de fer préc
Ingénieur en chef **Margot**, est réparti ainsi
es de chemins de fer confiés à M. l'Ingénie
s, et à M. l'Ingénieur en chef **Guinard**.
Service de M. **Koniorowicz**, Ingénieur en ch
nes d'Annecy à Annemasse ; d'Albertville
à Cluses ; de Cluses à Chamonix ; de Collon
t-Gingolph.)

Département de la Savoie.

Deux emplois de conducteur.

Département de la Haute-Savoie.

Conducteurs.

MM.	**Lecorbeiller** (Alfred)	1re classe.
	Bellon (François)	—
	Terra (Auguste)	—
	Donnadieu (Jean)	2e classe.
	Rocque (Léon).	—
	Collonge Pierre)	3e classe.
	Tulçon (Louis)	—
	Barut (Jules)	4e classe.
	Gérard (Pierre)	—

2° Service de M. **Guinard**, Ingénieur en chef à Chambéry. (Lignes de Moutiers à Albertville et de Moutiers à Aoste.)

Département de la Savoie.

Conducteurs.

MM.	**Mistral (Jean)**	2e classe.
	Meugnot (Achille)	3e classe.

28 *juillet.* — M. **Ganier**, conducteur de 4e classe au service de la 4e section du canal de l'Est, dans le département des Vosges, passe, dans le département de Meurthe-et-Moselle, au service du canal de la Chiers.

Idem. — M. **Duvent**, conducteur de 4e classe au service de la 5e section du canal de l'Est, dans le département de la Haute-Saône, passe, dans le département de la Marne, au service des études et travaux du chemin de fer d'Oiry à Vouziers,

Idem. — M. **Béquet**, conducteur de 1re classe, détaché en Cochinchine et remis à la disposition du Département des Travaux Publics est attaché, dans le département du Gers, au service des études et travaux du chemin de fer d'Auch à Lannemezan.

29 *juillet.* — M. **Laureaux**, conducteur de 2e classe, au service des études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Châtel**, dans le département du Doubs, est chargé, dans le département de la Meuse, à la résidence de Verdun, du service ordinaire de l'arrondissement du Centre, du 3e arrondissement (ligne de Baroncourt à Étain) du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Marx**, et attaché au service du contrôle des travaux des chemins de fer de l'Est.

Il remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

31 *juillet.* — M. **Rossi** (Jérôme), conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de la Corse, passe, dans le département de Constantine, au service ordinaire (circonscription de Bône).

Idem. — M. **Costes**, conducteur de 1re classe au service ordinaire du département du Lot, passe au service ordinaire du département de la Corrèze.

1er *août.* — M. **Campagne**, conducteur de 3e classe au service des études et travaux du chemin de fer de Crest à Aspres-les-Veynes, dans le département de la Drôme, passe, au service des études et travaux du chemin de fer de Nyons à Pierrelatte par Valréas (même département).

Idem. — M. **Sauvage**, conducteur de 4e classe au service ordinaire du département de la Drôme, passe au service des études et travaux du chemin de fer de Crest à Aspres-les-Veynes (même département).

Idem. — MM. **Génot**, conducteur de 1re classe et **Charton**, conducteur de 3e classe, attachés, dans le département de la Meuse, au service des études et travaux du chemin de fer de Révigny à Saint-Dizier, sont attachés au service des études et travaux du chemin de fer de Brienne à Sorcy par Joinville et Gondrecourt.

Idem. — M. **Roulland**, conducteur de 4e classe au service ordinaire du département de la Manche, passe au service maritime du même département.

1er *août.* — M. **Bertier**, conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Marne, au service des études et travaux du chemin de fer de Reims à Dun-sur-Meuse, passe, dans le département des Ardennes au même service.

7 *août.* — M. **Hardy**, conducteur de 3e classe, au service de la 1re section du canal de l'Est, dans le département des Ardennes, passe, dans le département de la Meuse, au service du canal de la Chiers.

9 *août.* — M. **Jouvion**, conducteur de 4e classe, au service des études et travaux du chemin de fer de Port-de-Piles à Preuilly, dans le département d'Indre-et-Loire passe, dans le département de l'Indre, au service des études et travaux du chemin de fer de Tournon-Saint-Martin à la Châtre.

Idem. — M. **Genevée**, conducteur de 2e classe, au service des études et travaux du chemin de fer de Mamers à Mortagne, dans le département de l'Orne, passe, dans le département de l'Aube, au service de la navigation de la Seine (1re section — 1re division).

10 *août.* — M. **Léonetti**, conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Corse, au service des chemins de fer d'Ajaccio à Bastia, passe au service ordinaire (même département).

Idem. — M. **Foissotte**, conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Haute-Saône, au service du canal de l'Est (5e section), passe au service du canal d'Allan à la Saône (même département).

11 *août.* — M. **Rocheteau**, conducteur de 2e classe attaché, dans le département de l'Aube, au service des études et travaux du chemin de fer de Troyes à Brienne, passe, dans le département de la Charente-Inférieure, au service du canal de Marans à Brault.

Idem. — M. **Andrieux**, conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Creuse, au service des études et travaux des chemins de fer de Saint-Sébastien à Guéret, etc., passe au service ordinaire du département de l'Oise.

16 *août.* — M. **Lacassagne**, conducteur de 4e classe au service des voies navigables du Nord, passe au service ordinaire du département des Hautes-Pyrénées.

17 *août.* — M. **Grelier**, conducteur de 4e classe au service ordinaire de la Loire-Inférieure, passe, dans le département de l'Yonne, au service de la navigation de la Seine (1re section, 2e division).

Idem. — M. **Tacussel**, conducteur de 4e classe attaché, dans le département de Vaucluse, au service des études du canal d'irrigation du Rhône, passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Rolland**, conducteur de 4e classe au service ordinaire de Vaucluse, passe au service des études et travaux des chemins de fer d'Apt à Volx (même département).

Idem. — M. **Landelle**, conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Gers au service des études et travaux du chemin de fer d'Auch à Lannemezan, passe, dans le département des Hautes-Pyrénées au même service.

Idem. — M. **Raison**, conducteur de 4e classe au service ordinaire de la Marne, passe au service ordinaire du département des Alpes-Maritimes.

Idem. — M. **Carbonnier**, conducteur de 2e classe attaché dans le département du Cher au service des études et travaux du chemin de fer de Châteauroux à Montluçon, passe au service ordinaire du département d'Indre-et-Loire.

22 *août.* — M. **Humblot**, conducteur de 4e classe détaché au service vicinal du département de l'Aisne, est attaché au service du canal de l'Oise à l'Aisne (même département).

22 *août*. — **M. Rivière**, conducteur de 4e c
département de la Sarthe, au service des ét
chemins de fer de Mamers à Mortagne, pas
ment de la Seine, au contrôle de l'exploitation

Idem. — **M. Tourbier**, conducteur de 2e cla
ment de Maine-et-Loire, au service de la navig
de la Sarthe, etc., passe au service ordina
d'Eure-et-Loir.

Idem. — **M. Lemême**, conducteur de 2e clas
département de la Seine, au service central
chemins de fer construits par l'État, passe, a
gation de la Seine (3e section — 1re division,

Idem. — **M. Gâteau**, conducteur de 3e cl
département de la Sarthe au service des ét
chemins de fer de Mamers à Mortagne, de Mor
passe dans le département de la Seine, au se
tériel fixe des chemins de fer construits par l

Idem. — **M. Musseau**, conducteur de 4e cl
département de la Dordogne, au service des
chemin de fer de Marmande à Angoulême,
tement de la Gironde, au service des études
de fer de Cavignac à Bordeaux.

Idem. — **M. Chomer**, conducteur de 3e cla
département de la Haute-Saône, au service de
de l'Est, passe, dans le département des V
études et travaux du canal de Dombasle à Sa

Idem. — **M. Dubois**, conducteur de 1re cla
département de l'Aisne, au service de la na
du canal des Ardennes, passe au service ordi
d'Oran.

24 *août*. — Est rapporté l'arrêté du 22 j
M. Lazuttes a été nommé conducteur de 4
l'administration des chemins de fer de l'État.

Idem. — **M. Baumann**, conducteur de 2e cl
département de la Seine-Inférieure, au servi
vaux des chemins de fer d'Orléans à Rouen
tement des Landes, au service des études et
fer d'Houeilles à Mont-de-Marsan.

L'Éditeu

3887 — Paris. Imp. LAHURE rue de Fleurus, 9.

LOIS

(N° 505)

[20 juin 1882.]

Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement de la première section du chemin de fer de Bazas à Auch, comprise entre Bazas et Eauze.

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement de la première section du chemin de fer de Bazas à Auch, comprise entre Bazas et Eauze, et passant par ou près Captieux, Lapeyrade et Gabarret.

Art. 2. — Le Ministre des Travaux Publics est autorisé à entreprendre les travaux d'infrastructure et de superstructure de ladite ligne, l'achat du matériel roulant excepté.

Art. 3.— Il est pris acte de l'offre faite par le conseil général de la Gironde, dans sa délibération du 25 janvier 1882, de payer à l'État une subvention égale au tiers de la dépense d'acquisition des terrains nécessaires à l'établissement de la ligne désignée à l'article 1er sur le territoire dudit département.

Il est pris également acte de l'offre faite par le conseil général des Landes, dans sa délibération du 26 avril 1881, de payer à l'État une subvention égale au tiers de la dépense d'acquisition des terrains nécessaires à l'établissement de ladite ligne sur le territoire du département.

Enfin, il est pris acte de l'offre faite par le conseil général du Gers, dans sa délibération du 16 septembre 1881, de payer à l'État une subvention égale aux deux cinquièmes de la dépense d'acquisition des terrains nécessaires à l'établissement de la même ligne sur le territoire du département.

Art. 4.— Il sera pourvu à la dépense des travaux autorisés par la présente loi au moyen des crédits inscrits chaque année au budget du ministère des travaux publics pour les études et travaux des chemins de fer exécutés par l'État, et notamment, pour l'exercice 1882, sur le chapitre XII du budget des dépenses sur ressources extraordinaires.

Viendra en déduction desdites dépens
ventions, soit en terrains, soit en argen
raient offertes par les départements, les c
taires intéressés.

Art. 5. — Il sera statué par une loi spé
seraient ultérieurement stipulées pour la
tion, s'il y a lieu, de la ligne ci-dessus dé

Art. 6. — Un compte spécial de la dép
l'objet de la présente loi, et des ressource
buées, sera annexé à la loi portant règ
cice.

. . . . . .

(N° 506)

22 juin 188[illegible].

Loi qui autorise le Ministre des Travaux P
tation provisoire de diverses lignes de ch
ou rachetées par l'État et non concédées.

Art. 1er. — En attendant qu'il soit sta
tives du régime auquel seront soumis
struits par l'État et non concédés, le Mi
blics est autorisé à assurer l'exploitation
vingt-cinq lignes ou sections de ligne ci-
mise en exploitation aura lieu effectiveme
savoir :

Clisson à Cholet. . . . . .
Aubusson à Felletin. . . . . .
Sarlat à Siorac (section de la ligne de Sain
Buisson). . . . . .
Port-Boulet à Chinon (section de la ligne de
Boulet). . . . . .
Auray à Quiberon.. . . . . .
Dives à Beuzeval (section de la ligne de Div
Villers à la ligne de Pont-l'Évêque à Trouvill
de Dives à Deauville).. . . . . .
Niort à Montreuil-Bellay, avec embranchemen
Chinon à l'Isle-Bouchard. . . . . .
Pompey à Nomeny. . . . . .

	kilom.
Lens à Bauvin-Provin (section de la ligne de Lens à Armentières).	14
La Trinité à Orbec.	13
Lunéville à Gerbeviller.	10
Saint-Laurent-de-la-Prée à la pointe de la Fumée.	7
Bastia à Casamozza (section de la ligne de Bastia à Corte). . . .	22
Nouaillé à Chauvigny (section de la ligne de Nouaillé au Blanc). . .	19
Favières à Frenelle (section de la ligne de Colombey à Frenelle). .	19
Vieilleville à Bourganeuf.	20
Romorantin à Saint-Claude Vineuil (section de la ligne de Romorantin à Blois).	39
Raccordement, près Elbeuf, des lignes d'Elbeuf à Rouen (Saint-Sever) et de Serquigny à Rouen.	2
Condé à Segré (section de la ligne de Nantes à Segré)	20
L'Isle-Bouchard à Port-de-Piles (section de la ligne de Port-de-Piles à Port-Boulet).	20
Angers à la Flèche.	44
Bas-Évette à Giromagny.	7
Raccordement des gares de Saint-Germain en Laye.	3
TOTAL.	535

Il pourvoira à cette exploitation à l'aide des moyens qu'il jugera le moins onéreux pour le Trésor. Il acquerra, si besoin est, le matériel roulant, le mobilier des gares, l'outillage et les approvisionnements nécessaires.

Des décrets détermineront les conditions dans lesquelles s'effectuera cette exploitation provisoire; dans le cas où le ministre passerait des traités pour assurer ladite exploitation, ces traités expireront nécessairement au plus tard le 31 décembre 1882.

Art. 2. — Il sera fait face à la dépense d'acquisition du matériel roulant et des autres objets mobiliers à l'aide des ressources extraordinaires inscrites au budget du Ministère des Travaux Publics pour les études et travaux de chemins de fer exécutés par l'État, et notamment, pour l'exercice 1882, sur le chapitre XII du budget des dépenses sur ressources extraordinaires.

Art. 3. — Les traités qui ont été passés pour l'exploitation provisoire de lignes ou sections de ligne comprises dans les lois des 27 juillet 1880, 7 janvier, 22 août et 23 septembre 1881, pourront être prorogés, s'il y a lieu, par le Ministre des Travaux Publics. Ils expireront nécessairement le 31 décembre 1882.

Art. 4. — Il sera fait face à l'insuffisance éventuelle des produits de l'exploitation à l'aide des ressources inscrites au budget du Ministère des Travaux Publics pour l'exploitation provisoire

fer exécutés par l'État (chapitre XIX du budget des ressources extraordinaires de l'exercice 1882).

. . . . . .

(N° 507)

[30 juin 1882.]

Ministre des Travaux Publics, sur l'exercice 1882, aordinaire pour des travaux destinés à alimenter Briare et du Centre.

est ouvert au Ministre des Travaux Publics, sur en addition aux crédits alloués par la loi de fillet 1881, un crédit extraordinaire de 600 000 fr., au chapitre XVIII *bis* (*Travaux destinés à l'alimenta- de Briare et du Centre*).

era pourvu au crédit extraordinaire ci-dessus au ources générales du budget ordinaire de l'exer-

. . . . . .

DÉCRETS

(N° 508)

[10 mars 1882.]

Rectification des pentes du chemin vicinal ordinaire n° 9 (Landes).

DÉCRET du Président de la République française :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour la rectification des pentes du chemin vicinal ordinaire n° 9, de Maisonnave à Longuet, aux abords du passage inférieur dit *de Areillats*, sur le chemin de fer de Dax à Puyôo (Landes), conformément aux indications du plan présenté par la compagnie, le 25 février 1881, lequel plan restera annexé au présent décret.

2° Pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution de ces travaux, la compagnie des chemins de fer du Midi est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

L'expropriation de ces terrains devra être terminée dans un délai de deux ans.

(N° 509)

[13 mars 1882.]

Établissement du canal de l'Oise à l'Aisne. — Prise de possession de terrains.

Décret du Président de la République française (contre-signé par le Ministre des Travaux Publics), portant qu'il y a urgence de prendre possession, pour l'établissement du canal de l'Oise à l'Aisne, de plusieurs parcelles de terrains non bâties, sises au territoire des communes de Pont-Saint-Mard, Crécy-au-Mont, Auffrique-et-Nogent, Anizy-le-Château et Vauxillon (Aisne), lesdites parcelles indiquées sur l'état et figurées par des teintes roses sur les plans parcellaires annexés au présent décret.

(N° 510)

[29 mars 1882.]

ction de la porte et des ponts Saint-Pierre à Besançon (Doubs).

Président de la République française portant ce qui

orisée la reconstruction de la porte et des ponts
à Besançon (Doubs), route nationale n° 85, confor-
dispositions générales de l'avant-projet en date
1881, mais sous la réserve que la largeur prévue
ges à reconstruire sera portée de douze à quatorze

ise à la charge du Trésor, montant à trois cent mille
mputée sur les fonds inscrits annuellement au budget
les Travaux Publics pour la construction des ponts
s routes nationales.

(N° 511)

20 avril 1882.]

n de la route nationale n° 86, de Lyon à Beaucaire.

Président de la République française portant:
Est déclarée d'utilité publique la rectification de la
le n° 86, de Lyon à Beaucaire:
ds du hameau de la Roche-de-Baix (Ardèche), sur

e de Baix, sur 453 mètres;
point 95^{k},700 et le hameau de Pontanies-de-Roche-
2^{m},50.
ie de Rochemaure, sur 525^{m},30.
ification sera exécutée conformément aux lignes
n annexé au présent décret.
s abandonnés de la route demeureront déclassés du
rties rectifiées auront été livrées à la circulation.
La dépense, évaluée à 55 000 francs, sera imputée

sur les fonds inscrits annuellement au budget du Ministère des Travaux Publics pour la rectification des routes nationales.

Art. 3. — L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de ces travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Art. 4. — Le présent décret sera considéré comme non avenu, si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans à partir du jour de sa promulgation.

(N° 512)

[21 avril 1882.]

Ligne de Rouen au Havre. — Établissement d'une gare maritime et de voies de raccordement.

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'établissement d'une gare maritime et de voies de raccordement destinées à relier la gare de triage de Graville-Sainte-Honorine, d'une part, avec ladite gare maritime, d'autre part, avec les voies du quai Colbert, au Havre (Seine-Inférieure), ligne de Rouen au Havre, conformément aux indications générales du plan de l'avant-projet dressé, le 11 août 1881, par l'ingénieur de la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, lequel plan restera annexé au présent décret, et sous la condition que la superficie de la gare maritime devra se rapprocher de huit hectares ;

2° Pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution de ces travaux, la compagnie des chemins de fer de l'Ouest est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'Administration, de la loi du 3 mai 1841. Ces terrains seront incorporés au réseau des chemins de fer de l'Ouest.

Les expropriations devront être terminées dans un délai de deux ans.

(N° 513)

[24 avril 1882.]

r de Dives (Calvados). — Approbatio

u Président de la République franç
— Est et demeure approuvé le tari
des droits de péage au bac de Dives
Dives et de Cabourg (Calvados).

Sont exempts des droits de péage
ats, fonctionnaires publics et les
désignés audit tarif et qui, aux ter
l'adjudication desdits droits, sont
cet égard.

oits de péage à percevoir au bac de Div
de Dives et de Cabourg, sur la D

Pour le passage d'une personne à pied, r
dessous de 50 kilogrammes. . . . . .
devra passer sans aucun délai toute pers
ent, sans que, dans aucun cas, cette dem
asseur une somme supérieure à celle ci-de
es ou marchandises non chargées sur une voiture, sur un
ulet, mais embarquées à bras d'homme, et d'un poids de
s. 0 05
poids de 10 kilogrammes excédant. 0 02
r déclarera le poids, qui pourra être vérifié par le passeur.)
age d'un cheval ou mulet et son cavalier, valise com-
. . . . . 0 50
age d'un cheval ou mulet chargé. 0 15
age d'un cheval ou mulet non chargé.. . . . . 0 10
age d'un âne chargé ou d'une ânesse chargée. 0 10
age d'un âne non chargé ou d'une ânesse non chargée. 0 06
mulet, bœuf, vache ou âne employé au labour ou allant au
. . . . . 0 06
u vache appartenant à des marchands et destinés à la vente. 0 12
u porc. 02
ton, brebis, bouc, chèvre, cochon de lait, et par chaque paire
ndons. 0 01
moutons, brebis, boucs, chèvres, cochons de lait, paires
ndons seront au-dessus de cinquante, le droit sera dimi-

Lorsque les moutons, brebis, boucs et chèvres iront au pâturage, on ne payera que la moitié du droit.

Les conducteurs des chevaux, mulets, bœufs, ânes, etc.. . . . . 0f,15

S'il n'existe pas de passe-cheval, le batelier ne pourra être contraint à passer isolément, dans le bac, les chevaux, mulets, bœufs et autres animaux compris dans ce tarif, que lorsque les conducteurs lui assureront au moins une recette de. 0 50

Pour le passage d'une voiture suspendue, à deux roues, celui du cheval ou mulet, ou pour une litière à deux chevaux et le conducteur. 0 60

Pour le passage d'une voiture suspendue à quatre roues, attelée de deux chevaux ou mulets y compris le conducteur.. . . . . 1 10

Pour le passage d'une voiture suspendue à quatre roues, du cheval ou mulet, et du conducteur. 0 80

Les voyageurs payeront séparément, par tête, le prix dû par une personne à pied.

Pour le passage d'une charrette chargée, attelée d'un seul cheval, ou mulet ou deux bœufs, y compris le conducteur. 0f,50

Pour le passage d'une charrette chargée, attelée de deux chevaux ou mulets ou quatre bœufs y compris le conducteur. 0 65

Pour le passage d'une charrette chargée, attelée de trois chevaux ou mulets et le conducteur 0 85

Pour le passage d'une charrette à vide, le cheval et le conducteur . . . 0 40

Pour le passage d'une charrette chargée, employée au transport des engrais ou à la rentrée des récoltes, le cheval ou deux bœufs et le conducteur. . 0 40

La même à vide, le cheval ou deux bœufs et le conducteur.. . . . . 0 30

Pour le passage d'une charrette chargée ou non chargée, attelée seulement d'un âne ou ânesse, et le conducteur. 0 35

Pour une charrette chargée, un cheval et le conducteur. 0 65

Pour une charrette chargée, deux chevaux et le conducteur. 0 90

Pour une charrette chargée, trois chevaux et le conducteur. 1 35

Pour une charrette à vide, attelée d'un seul cheval, et le conducteur . 0 45

Pour une charrette chargée, de deux chevaux ou bœufs, et le conducteur.. . . . . 0 70

Pour une charrette à vide. 0 45

Il sera payé par chaque cheval, mulet ou bœuf excédant les nombres indiqués pour les attelages ci-dessus, comme pour un cheval ou mulet non chargé, et, pour un âne ou ânesse, le droit fixé pour les ânes ou ânesses non chargés.

Le batelier ne pourra être contraint à passer une voiture, charrette ou chariot se présentant isolément, que lorsque le conducteur lui assurera au moins une recette de 0f,80.

Dans le temps des hautes eaux, le payement du droit sera double.

Les droits portés au tarif ci-dessus seront augmentés de moitié lorsque le service se fera de nuit.

Art. 2. — Exemptions d'usage.

(N° 514)

[3 mai 1882.]

Rachat du péage sur le port d'Issau (Gironde).

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Est déclaré d'utilité publique le rachat du péage sur le port d'Issau (Gironde);

2° Il est pris acte de l'engagement souscrit par les communes de Cantenac et de Margaux de concourir respectivement pour deux mille francs chacune à la dépense totale du rachat, évaluée à 12 000 francs, et de payer une subvention annuelle de 200 francs pour l'entretien du port;

3° Le surplus de la dépense, soit 8 000 francs, sera prélevé sur les fonds de la première section du budget (*Entretien et grosses réparations des ports maritimes*).

(N° 515)

[3 mai 1882.]

Établissement du chemin de fer de Colombey à Frenelle-la-Grande. Prise de possession de terrain.

DÉCRET du Président de la République française portant qu'il y a urgence de prendre possession, pour l'établissement du chemin de fer de Colombey à Frenelle-la-Grande, de plusieurs parcelles de terrains non bâtis, sises au territoire de la commune de Vandelé-ville (Meurthe-et-Moselle), lesdites parcelles indiquées sur l'état et figurées par des teintes roses sur le plan annexé au présent décret.

(N° 516)

[19 mai 1882.]

Décret qui supprime une réserve établie pour la reproduction du

poisson dans les communes de Bonny, Ousson, Beaulieu et Châtillon (Loiret).

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des Travaux Publics ;

Vu le décret du 2 avril 1880, rendu en conformité des dispositions de l'article 1er de la loi du 31 mai 1865 et fixant les parties des fleuves, rivières et canaux navigables et flottables réservées pour la reproduction du poisson pendant une durée de cinq années.

Vu la pétition, en date du 12 août 1880, par laquelle les habitants de la commune de Bonny-sur-Loire demandent la suppression de la réserve établie sur la partie de la Loire qui baigne le territoire de cette commune et comprenant tout le parcours du fleuve entre les communes de Neuvy (Nièvre) et d'Ousson (Loiret) ;

Vu les délibérations prises par le conseil municipal de Bonny le 15 août 1881 et par le conseil général du Loiret le 24 du même mois, à l'effet d'obtenir la suppression de cette même réserve ;

Vu le rapport des ingénieurs du service de la Loire (deuxième section) en date des 31 janvier et 11 février 1882 ;

Vu l'avis du Préfet du Loiret du 29 mars suivant ;

Le Conseil d'État entendu.

Décrète :

Art. 1er. — La partie de la Loire ainsi délimitée : « De la limite « supérieure du département du Loiret, sur la rive droite, et de la « borne kilométrique n° 234, sur la rive gauche, aux bornes kilo- « métriques nos 6 sur la rive droite et 240 sur la rive gauche « (communes de Bonny, Ousson, Beaulieu et Châtillon), » cessera de faire partie des réserves établies pour cinq années, en vue de la reproduction du poisson, par le décret du 2 avril 1880.

. . . . . .

(N° 517)

[20 mai 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la Compagnie du Chemin de fer du Nord.

Le Président de la République française :

. . . . . .

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie du emin de fer du Nord pour que divers travaux à exécuter sur son cien réseau soient approuvés par décret délibéré en Conseil État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 9 de la convention du 22 mai 1869 et de l'article de la convention du 30 décembre 1875;

Vu les rapports de l'inspecteur général et des ingénieurs chars du contrôle de l'exploitation du réseau de la compagnie du emin de fer du Nord, et les avis du conseil général des ponts et aussées des 5 octobre 1881, 4 et 25 janvier et 15 février 1882;

La section des travaux publics, de l'agriculture et du commerce Conseil d'État, entendue,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien seau par la compagnie du chemin de fer du Nord, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A LA FRONTIÈRE PAR LILLE ET VALENCIENNES.

jet d'installation d'un poste d'aiguilleur du système *Saxby* et *Farmer* à la are d'Amiens, présenté le 31 janvier 1881, avec un détail estimatif montant à.	17 360f,00
jet de construction d'un étage au-dessus du bureau du chef 'atelier des voitures et d'un étage au dessus des magasins e ce service, à la même gare, présenté le 30 juin 1881, avec n détail estimatif montant à.	39 312 00
jet d'établissement d'un bout de voie destiné à desservir l'usine gaz, à la même gare, présenté le 30 juin 1881, avec un détail estimatif montant à.	4 256 00
jet de pose d'une double traversée oblique des voies principales à la gare de Roubaix, présenté le 30 juin 1881, avec n détail estimatif montant à.	12 544 00

LIGNE D'AMIENS A BOULOGNE.

jet de rétablissement de la passerelle de la rue Daunrémont, Boulogne, présenté le 3 décembre 1881, avec un détail estimatif montant à.	11 200 00
ENSEMBLE.	84 672f,00

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront imées sur le compte de 200 millions de francs, ouvert, conformément aux articles 9 de la convention du 22 mai 1869 et 10 de

la convention du 30 décembre 1875, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . . . .

(N° 518)

[30 mai 1882.]

Décret qui ouvre au Ministre des Travaux Publics, sur l'exercice 1882, un crédit à titre de fonds de concours versés au Trésor pour le payement du personnel des Ponts et Chaussées du département de Constantine.

Le Président de la République française,

. . . . . .

Décrète :

Art. 1er — Il est ouvert au Ministre des Travaux Publics, sur les fonds de l'exercice 1882, budget ordinaire, première section, chapitre XXXIII *ter* (*Personnel des travaux publics en Algérie*), article 1er (*service des Ponts et Chaussées*), un crédit supplémentaire de 45 100 francs, applicable au payement du personnel des Ponts et Chaussées du département de Constantine.

Art. 2. — Il sera pourvu aux dépenses autorisées par l'article précédent au moyen des ressources versées au Trésor, à titre de fonds de concours, par le département de Constantine.

. . . . . .

(N° 519)

[30 mai 1882.]

Décret qui ouvre au Ministre des Travaux Publics, sur l'exercice 1882, un crédit à titre de fonds de concours versés au Trésor par la Compagnie des Chemins de fer du Midi pour la construction de diverses lignes.

Le Pésident de la République française,

. . . . . .

Vu la déclaration du receveur central du département de Seine, constatant qu'il a été versé à sa caisse, le 1er mai 1882, par

compagnie des chemins de fer du Midi, u
représentant le montant du terme échu,
que ladite compagnie s'est engagée à [illegible]
struction de diverses lignes dont elle est concessionnaire;

Vu la lettre du Ministre des Finances en date du 20 mai 1882,

Décrète :

Art. 1er. — Il est ouvert au Ministre des Travaux Publics, au titre du budget des dépenses sur ressources extraordinaires de l'exercice 1882, chapitre XII (*Études et travaux de chemins de fer exécutés par l'État*), un crédit de 4 856 250 francs, applicable, dans la proportion suivante, à la construction des lignes de chemins de fer ci-après désignées, savoir :

	francs.
Oloron à Pau	250 000
Mazamet à Bédarieux et Marvejols à Neussargues	2 000 000
Condom à Riscle	650 000
Montauban à Saint-Sulpice	251 250
Saint-Sulpice à Castres	268 750
Puyoô à Saint-Palais	251 250
Tarascon à Aix-les-Bains	506 250
Marmande à Casteljaloux	557 500
Cette à Montbazin	118 750
Moux à Cannes	200 000
Narbonne à Bize	157 500
Mont-de-Marsan à Roquefo	125 000
TOTAL	4 856 250

Art. 2. — Il sera pourvu à la dépense autorisée par l'article précédent au moyen des ressources spéciales versées au Trésor à titre de fonds de concours, par voie d'avance faite par la compagnie des chemins de fer du Midi.

. . . . . .

(N° 520)

(30 mai 1882.)

Décret qui ouvre au Ministre des Travaux Publics, sur l'exercice 1881, un crédit à titre de fonds de concours versés au Trésor par la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour la construction des lignes de Vichy à Thiers, de Tarare à Ambert et d'Annecy à Annemasse.

Le Président de la République française,

. . . . . .

Vu la loi du 23 mars 1874, qui a rendu définitive la concession faite à titre éventuel à la compagnie des chemins de Paris-Lyon-Méditerranée, par la convention du 18 juillet 1868, des lignes de Vichy à Thiers de Thiers à Ambert et d'Annecy à Annemasse, dans les conditions de cette convention, sous certaines réserves ;

Vu l'article 4 de cette convention, par lequel ladite compagnie s'engage à verser au Trésor, en seize termes semestriels égaux, pour l'exécution des travaux mis à la charge de l'État dans l'établissement des lignes précitées, une avance de 28 millions de francs.

Vu les décrets en date des 30 janvier, 7 juillet 1877, 17 janvier, 25 juin, 30 novembre 1878, 29 janvier, 10 juillet, 3 décembre 1879, 8 juin, 30 novembre 1880, 1er juin et 2 décembre 1881, portant ouverture au Ministre des Travaux Publics, pour les entreprises dont il s'agit, de crédits montant ensemble à 19 500 000 francs.

Vu les déclarations du receveur central du département de la Seine, constatant qu'il a été versé à sa caisse, le 1er mai 1882, une somme totale de 1 750 000 francs, représentant le douzième terme semestriel, échu à cette date, de l'avance susmentionnée, 28 millions de francs ;

Vu la lettre du Ministre des Finances en date du 20 mai 1882,

Décrète :

Art. 1er. — Il est ouvert au Ministre des Travaux Publics, au titre du budget des dépenses sur ressources extraordinaires de l'exercice 1882, chapitre XII (*Études et travaux de chemins de fer exécutés par l'État*), un crédit de 1 750 000 francs applicable, dans a proportion suivante, à la construction des chemins de fer de Vichy à Thiers, Thiers à Ambert et Annecy à Annemasse, savoir :

	francs.
Ligne de Vichy à Thiers..	250 000
Ligne de Thiers à Ambert.	625 000
Ligne d'Annecy à Annemasse.	875 000
TOTAL.	1 750 000

Art. 2. — Il sera pourvu à la dépense autorisée par l'article précédent au moyen des ressources spéciales versées au Trésor, à titre de fonds de concours, par voie d'avances faites par la compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée.

. . . . . .

(N° 521)

[30 mai 1882.]

et qui ouvre au Ministre des Travaux Publics, sur l'exercice 1882, a crédit à titre de fonds de concours versés au Trésor par la ambre de commerce d'Oran pour l'achèvement du port de cette lle.

e Président de la République française,

. . . . . .

u la loi du 19 juillet 1880, autorisant le gouverneur général de érie à accepter, au nom de l'État, l'offre faite par la chambre ommerce d'Oran d'avancer une somme de 2 500 000 francs être affectée à l'achèvement du port d'Oran;

u le récépissé délivré le 15 avril 1882, sous le n° 2, par le tré-er-payeur d'Oran et constatant le versement au Trésor par e chambre de commerce de 300 000 francs à titre de nouvel npte sur l'avance susmentionnée de 2 500 000 francs;

u la lettre du Ministre des Finances en date du 23 mai 1882.

crète:

t. 1er. — Il est ouvert au Ministre des Travaux Publics, au du budget des dépenses sur ressources extraordinaires de rcice 1882, chapitre XX (*Travaux extraordinaires en Algérie*). rédit supplémentaire de 300,000 francs, applicable aux tra- d'achèvement du port d'Oran.

t. 2. — Il sera pourvu à la dépense autorisée par l'article édent au moyen des ressources spéciales versées au Trésor, e de fonds de concours, par la chambre de commerce d'Oran.

. . . . . .

(N° 522)

[30 mai 1882.]

t qui approuve la convention relative à la rétrocession de l'entreprise des tramways de Calais à Guines (Pas-de-Calais.)

Président de la République française,

r le rapport du Ministre des Travaux Publics;

Vu, avec le cahier des charges y annexé, le décret, en date du 25 octobre 1877 (*), déclarant d'utilité publique et concédant au sieur *Cecil Johnson* l'établissement d'un réseau de tramways à traction de chevaux de Calais à Guines;

Vu la convention, en date du 2 avril 1878, par laquelle le sieur *Johnson* a cédé ses droits à la société anglaise dite *Tramways and general works company limited*, dont le siège social est à Londres, Victoria street, n° 4;

Vu la convention passée, le 15 décembre 1881, par laquelle ladite société déclare céder à son tour ses droits à la société dénommée *The Calais tramways company limited;*

Vu les rapports des ingénieurs en date des 31 octobre, 5 novembre 1881;

Vu les lettres du Préfet du Pas-de-Calais des 9 novembre 1881 et 11 janvier 1882;

Vu la loi du 11 juin 1880, et notamment l'article 10;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète:

Art. 1er. — Est approuvée la convention, en date du 2 avril 1878, par laquelle le sieur *Cecil Johnson*, concessionnaire des tramways de Calais à Guines, a cédé ses droits à la société anglaise dite *Tramways and general works company limited.*

Art. 2. — Est également approuvée la convention, en date du 15 décembre 1881, par laquelle la susdite société a cédé ses droits à la société dénommée *The Calais tramways company limited.*

. . . . . .

(N° 523)

[1er juin 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la Compagnie des Chemins de fer de l'Est.

Le Président de la République française,

. . . . . .

Vu le projet présenté et la demande faite par la compagnie des chemins de fer de l'Est à l'effet d'obtenir que les travaux à exécuter sur son ancien réseau pour l'établissement d'un service de petite vitesse à la gare de Changis (ligne de Paris à Avricourt) soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'Etat, conformé-

(*) *Annales* 1878, p. 1297.

ces de l'instruction à laquelle chacun de ces projets
, et notamment les avis du Conseil général des Ponts
du 22 mars 1882;
des Travaux Publics, de l'Agriculture et du Commerce
État entendue,

- Sont approuvés les travaux à exécuter sur son an-
et son nouveau réseau par la compagnie des chemins
uest, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A AUTEUIL.

sement d'une marquise sur les quais à voyageurs à la gare de
vallois, présenté le 17 décembre 1881, avec un détail estimatif
. . . . . 54 000f,00

LIGNE DE VERSAILLES A RENNES.

ux divers dans la gare de Versailles (Matelots)
rdement des voies du chemin de fer de Grande-
senté le 21 avril 1879, avec un détail estimatif
. . . . . 800 000 00

LIGNE DE PARIS A ROUEN.

gements divers pour le service des ateliers à la
ville, présenté le 5 janvier 1882, avec un détail
ntant à 121 000 00

TOTAL. 975 000f,00

ses faites pour l'exécution de ces travaux seront im-
compte de 124 millions de francs ouvert, conformé-
nventions ci-dessus visées, pour travaux complémen-
mier établissement de l'ancien et du nouveau réseau,
currence des sommes qui seront reconnues devoir
audit compte.

. . . . . .

(N° 526)

[9 juin 1882.]

pprouve divers travaux à exécuter sur l'ancien reseau de

la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

. . . . . .

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour que divers travaux à exécuter sur son ancien réseau soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 8 de la convention du 5 juillet 1875;

Vu le rapport de l'Inspecteur général et des Ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et les avis du conseil général des Ponts et Chaussées des 22 février, 15, 22 et 29 mars 1882;

La section des Travaux Publics, de l'Agriculture et du Commerce du Conseil d'État entendue,

Décrète :

Art. 1. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien réseau par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A LYON.

Projet de construction de deux bâtiments pour appareils *Saxby* et *Farmer* à la gare de Montereau, présenté le 30 janvier 1882, avec un détail estimatif montant à. 131 320f,00

LIGNE DE VILLENEUVE-SAINT-GEORGES A MONTARGIS.

Projet de construction d'un puits avec aqueduc de prise d'eau en Seine à la gare de Corbeil, présenté le 3 novembre 1881, avec un détail estimatif montant à. 13 440 00

Projet d'installation d'un pont à bascule et de remplacement d'une plaque tournante à la gare de Boutigny, présenté le 30 janvier 1882, avec un détail estimatif montant à. 6 664 00

LIGNE DE SAINT-RAMBERT D'ALBON A GRENOBLE.

Projet d'agrandissement du service des marchandises à la gare de Beaurepaire, présenté le 30 janvier 1882, avec un détail estimatif montant à. 70 000 00

LIGNE DE DOLE A SALINS.

Projet de construction d'une annexe pour lampisterie et lieux d'aisances au bâtiment des voyageurs de la gare de Grand-Contour, présenté le 14 février 1882, avec un détail estimatif montant à. 1 500f,00

LIGNE DE MONTBÉLIARD A DELLE.

Projet de construction d'une annexe au bâtiment des voyageurs à la gare de Grandvillars, présenté le 23 février 1882, avec un détail estimatif montant à. 3 900 00

Projet d'établissement de signaux à cloches entre Morvillars et Delle, présenté le 3 octobre 1881, avec un détail estimatif montant à. 3 500 00

LIGNE DE MOUCHARD AUX VERRIÈRES.

Projet d'établissement d'une nouvelle voie 4 à la gare de Frasne, présenté le 14 février 1882, avec un détail estimatif montant à. 18 500 00

LIGNE DE BESSÈGES A ALAIS.

Projet d'établissement de marquises aux bâtiments principaux des gares de Bessèges, Robiac et Saint-Ambroix, présenté le 6 janvier 1882, avec un détail estimatif montant à. 6 800 00

ENSEMBLE. 257 624f,00

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte de 192 millions de francs ouvert, conformément à l'article 8 de la convention du 3 juillet 1875, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . . . .

(N° 527)

[9 juin 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

. . . . . .

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour que divers travaux à exécuter sur son ancien réseau soit approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 8 de la convention du 3 juillet 1875 ;

Vu les rapports de l'Inspecteur général et des Ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et les avis du Conseil général des Ponts et Chaussées du 19 avril 1882 ;

La section des Travaux Publics, de l'Agriculture et du Commerce du Conseil d'État entendue,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien réseau par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A LYON.

Projet d'établissement d'une voie 1 *bis* pour la circulation des trains impairs entre la gare de Conflans et la bifurcation de la ligne de Corbeil à Villeneuve-Saint-Georges, et de prolongement de la voie 2 *bis* entre les mêmes limites (département de la Seine), présenté le 17 septembre 1881, avec un détail estimatif montant à.	3 850 000f,00
Projet des mêmes travaux à exécuter dans le département de Seine-et-Oise, présenté le 25 septembre 1881, avec un détail estimatif montant à.	210 112 00
TOTAL.	4 060 112f,00

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte de 192 millions de francs ouvert, conformément à l'article 8 de la convention du 3 juillet 1875, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . . . .

(N° 528)

[9 juin 1882.]

livers travaux à exécuter
hemins de fer de Paris à

République française,

. . . . . .

ntés et demandes faites p
aris à Lyon et à la Médit
sur son ancien réseau
l'installation d'ateliers
y (ligne de Paris à Lyon),
Conseil d'État, conform
la convention du 3 juillet 1875 ;
l'Inspecteur général et des Ingénieurs chargés
oitation du réseau de la Méditerranée, et les
ral des Ponts et Chaussées des 18 janvier et

vaux Publics, de l'Agriculture et du Commerce
tendue,

approuvés les travaux à exécuter sur son
. compagnie des chemins de fer de Paris à
ranée, conformément au projet suivant :

LIGNE DE PARIS A LYON.

gares de triage et d'installation d'ateliers du petit en-
Perrigny, présenté le 16 juillet 1881, avec un détail esti-
la part afférente à l'ancien réseau, à. . 585 000f,00

es pour l'exécution de ce projet seront imputées
2 millions de francs, ouvert, conformément à
ention du 3 juillet 1875, pour travaux complé-
n réseau, jusqu'à concurrence des sommes
ement reconnues devoir être portées audit

. . . . . .

(N° 529)

[9 juin 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

. . . . . .

Vu les projet présenté et demande faite par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour que les travaux complémentaires à exécuter sur son nouveau réseau pour l'extension des gares de triage et l'installation d'ateliers du petit entretien à Dijon-triage-Perrigny (ligne de Paris à Lyon) soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux dispositions de l'article 6 de la convention du 3 juillet 1875 ;

Vu les rapports de l'Inspecteur général des mines et des Ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et les avis du Conseil général des Ponts et Chaussées des 18 janvier et 26 avril 1882.

La section des Travaux Publics, de l'Agriculture et du Commerce, du Conseil d'État entendue.

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son nouveau réseau par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément au projet suivant :

LIGNE DE PARIS A LYON.

Projet d'extension des gares de triage et d'installation d'ateliers du petit entretien à Dijon-triage-Perrigny, présenté le 16 juillet 1881, avec un détail estimatif montant, pour la part afférente au nouveau réseau, à . 517 000f,00

Les dépenses faites pour l'exécution des travaux indiqués dans le projet dont il s'agit seront imputées sur le compte de 14 millions de francs ouvert, conformément à l'article 6 de la convention du 3 juillet 1875, pour travaux complémentaires du nouveau réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . . . .

(N° 530)

[12 juin 1882.]

: qui approuve divers travaux à exécuter par la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest,

Président de la République française,

. . . . . .

les projets présentés et demandes faites par la compagnie iemins de fer de l'Ouest pour que divers travaux à exécuter es lignes de son ancien et de son nouveau réseau soient ap- és par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux ations des conventions, et notamment de l'article 6 de la con- n du 31 décembre 1875;

les pièces de l'instruction à laquelle chacun de ces projets a oumis, et notamment les avis du Conseil général des Ponts iussées des 29 octobre 1879, 4 février 1880 et 15 mars 1882;

section des Travaux Publics, de l'Agriculture et du Commerce nseil d'État entendue,

rète :

. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son an- t son nouveau réseau par la compagnie des chemins de fer Ouest, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A ROUEN.

d'établissement d'une voie de débord et d'allongement de la voie de ga- du côté montant, à la gare d'Épône, présenté le 13 janvier 1882, avec étail estimatif montant à. 58 800f.00

LIGNE DE ROUEN AU HAVRE.

d'établissement de nouvelles voies pour le service des handises et de construction d'un dépôt de machines à la de Motteville, présenté le 24 septembre 1881, avec un l estimatif montant à. 220 000 00

l'agrandissement de la gare du Havre et de raccordement les quais du port de la partie du côté montant, présenté avril 1879, avec un détail estimatif montant à. 1 870 000 00

LIGNE DE MALAUNAY A DIEPPE.

Projet de modification des aménagements destinés au service des bagages, au départ, à la gare de Dieppe, présenté le 9 janvier 1882, avec un détail estimatif arrêté à la somme de. .	11 560f,00

LIGNE DE PARIS A CAEN.

Projet de rectification du lit de la rivière de l'Orbiquet, présenté le 7 mai 1881, avec un détail estimatif arrêté à la somme de.	34 720 00
TOTAL.	2 145 080f,00

Les dépenses faites pour l'exécution de ces travaux seront imputées sur le compte de 124 millions de francs, ouvert conformément aux conventions ci-dessus visées, pour travaux complémentaires de premier établissement de l'ancien et du nouveau réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront reconnues devoir être portées audit compte.

. . . . . .

(N° 531)

[12 juin 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

. . . . . .

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, pour que divers travaux à exécuter sur son ancien réseau soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 8 de la convention du 3 juillet 1873;

Vu les rapports de l'Inspecteur général et des Ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et les avis du Conseil général des Ponts et Chaussées des 25 janvier et 1er, 8 et 13 février 1882;

La section des Travaux Publics, de l'Agriculture et du Commerce du Conseil d'État entendue,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son an-
en réseau par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon
à la Méditerranée, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A LYON.

ojet de construction d'un petit bâtiment pour bureau des employés aux ém-
tures à la gare de Bercy-Nicolai, présenté le 29 décembre 1881, avec un dé-
tail estimatif montant à. 5 152f.00

ojet d'agrandissement du bâtiment des bureaux de la petite
vitesse et remplacement du réservoir d'eau à la gare de Sens,
présenté le 27 décembre 1881, avec un détail estimatif mon-
tant à. 11 556 00

ojet de construction d'un abri pour les voyageurs à la gare de
Cézy, présenté le 26 décembre 1881, avec un détail estimatif
montant à. 5 606 00

ojet d'établissement d'une canalisation et de pose d'appareils
pour l'éclairage au gaz de la gare et du dépôt de la Roche,
présenté le 24 décembre 1881, avec un détail estimatif mon-
tant à. 64 400 00

ojet d'établissement d'une voie de garage impaire à la gare de
Taulay, présenté le 27 décembre 1881, avec un détail estima-
tif montant à. 50 960 00

LIGNE DE LYON A AVIGNON.

rojet d'installation de l'éclairage au gaz dans les bureaux et dé-
pendances du service de l'exploitation à la gare de Lyon-Guillo-
tière, présenté le 10 décembre 1881, avec un détail estimatif
montant à. 6 000

rojet de construction d'une voie de garage à la gare de Pon-
tet, présenté le 23 décembre 1881, avec un détail estimatif
montant à. 27 000

LIGNE DE CHALON A DOLE.

rojet de rétablissement du ruisseau du Graverot dans la tra-
versée de la gare de Chaussin, présenté le 28 décembre 1881,
avec un détail estimatif montant à. . . . . 8 [illegible]

LIGNE DE ROANNE A LYON PAR SAINT-ÉTIENNE.

rojet d'agrandissement du chantier des matériaux de la voie et
d'allongement des voies de garage paires à la gare de Lyon-
Perrache 2, présenté le 28 décembre 1881, avec un détail
estimatif montant à. 74 000

LIGNE DE ROANNE A LYON PAR TARARE.

Projet d'installation, dans l'ancienne remise des voitures, d'un bureau et d'un corps de garde à la gare de Tarare, présenté le 29 décembre 1881, avec un détail estimatif montant à. .	11 480f,00

LIGNE DE GRENOBLE A MONTMÉLIAN.

Projet d'établissement d'une voie d'accès et d'une conduite d'eau à la gare de Domène, présenté le 8 décembre 1881, avec un détail estimatif montant à.	- 00 00

LIGNE DE TARASCON A CETTE.

Projet d'établissement de quatre nouvelles voies de service, d'une cour pour futailles vides et d'installation de cinq chariots à bras et de deux chariots à vapeur à la gare de Cette, présenté le 25 février 1881, avec un détail estimatif, modifié le 5 août 1881, montant à.	180 000 00
ENSEMBLE.	449 264f,00

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte de 192 millions de francs ouvert, conformément à l'article 8 de la convention du 3 juillet 1875, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . . . .

(N° 532)

[22 juin 1882.]

Décret qui approuve la convention passée avec la Compagnie des Chemins de fer d'Orléans pour l'exploitation provisoire des chemins de fer de Questembert à Ploërmel, d'Aubusson à Felletin, de Sarlat à Sivrac et d'Auray à Quiberon.

Le Président de la République française,

. . . . . .

Vu l'article 3 de la même loi, autorisant le Ministre des Travaux Publics à proroger, s'il y a lieu, les traités qui ont été passés pour l'exploitation provisoire de diverses lignes, au nombre desquelles figure celle de Questembert à Ploërmel;

Vu la convention passée, le 22 juin 1882, entre le Ministre des Travaux Publics et la compagnie des chemins de fer d'Orléans, pour l'exploitation provisoire des lignes de Questembert à Ploërmel, d'Aubusson à Felletin, de Sarlat à Sivrac et d'Auray à Quiberon.

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la convention susvisée passée le 22 juin 1882, entre le Ministre des Travaux Publics et la compagnie des chemins de fer d'Orléans, pour l'exploitation provisoire des chemins de fer de Questembert à Ploërmel, d'Aubusson à Felletin, de Sarlat à Sivrac et d'Auray à Quiberon.

Ladite convention restera annexée au présent décret.

CONVENTION.

L'an 1882 et le 22 juin,

Entre le Ministre des Travaux Publics, agissant au nom de l'État et sous réserve de l'approbation des présentes par un décret,

D'une part;

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans*, ladite compagnie représentée par M. *Andral*, président du conseil d'administration, élisant domicile au siège de ladite société, à Paris, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du conseil d'administration du 16 juin 1882,

D'autre part;

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans se charge d'exploiter provisoirement les lignes :

De Questembert à Ploërmel,

D'Aubusson à Felletin,

De Sarlat à Sivrac,

D'Auray à Quiberon,

avec son personnel, ses propres moyens et son matériel, dans les conditions fixées par le cahier des charges et par les conventions qui régissent les concessions de son réseau.

Dans leurs relations avec les villes voisines, les lignes précitées seront traitées comme si elles faisaient partie de la concession de la compagnie d'Orléans. La compagnie renonce, pour leur exploitation, à tout droit de transmission à l'entrée et à la sortie de ces lignes; tous les tarifs à base kilométrique du réseau, généraux, spéciaux, commun, leur sont applicables.

Toutefois, en ce qui concerne ces tarifs, le Ministre aura la faculté de prescrire les modifications qu'il jugera utiles dans l'intérêt public.

Art. 2. — La jonction de service de la ligne de Sarlat à Sivrac avec les lignes de Périgueux à Agen et de Bergerac au Buisson aura lieu dans la gare du Buisson, qui sera agrandie à cet effet.

Art. 3. — Les travaux de premier établissement de toute nature à faire sur les nouvelles lignes, soit dans le présent, soit dans l'avenir, tels qu'agrandissements et installations nouvelles dans les stations, établissement de voies de garage, travaux de consolidation et de parachèvement, et tous autres qui seront reconnus nécessaires par le Ministre, seront exécutés par la compagnie aux frais de l'État, sur projets approuvés.

Les travaux nécessaires pour la réception des nouvelles lignes dans les gares communes du Buisson, d'Auray et d'Aubusson seront également exécutés par la compagnie sur projets approuvés par le Ministre des Travaux Publics.

Les dépenses faites pour l'agrandissement de la gare du Buisson, en vue de la réception de la ligne de Sarlat à Sivrac, seront remboursées par l'État à la compagnie, dans un délai de trois mois après la production de ses mémoires.

Les dépenses faites pour l'agrandissement des gares d'Auray et d'Aubusson, en vue de la réception des lignes d'Auray à Quiberon et d'Aubusson à Felletin, seront remboursées de même à la compagnie, si, dans un délai de six mois, la convention passée, le 19 mai 1882, entre le Ministre des Travaux Publics et la compagnie, n'a pas été ratifiée par les pouvoirs publics.

Si postérieurement à la mise en communauté des gares du Buisson, d'Auray, d'Aubusson et de Questembert, et après exécution des travaux approuvés pour la réception des nouvelles lignes dans lesdites gares, de nouveaux travaux d'agrandissement sont reconnus nécessaires, les dépenses de ces travaux seront partagées entre l'État et la compagnie, dans la proportion des nombres de voyageurs et de tonnes de marchandises à petite vitesse expédiés ou reçus par chaque gare pour l'une ou l'autre des deux parties contractantes. Il est entendu que les voyageurs et les marchandises qui ne feront que passer dans les gares, sans transbordement, ne seront pas compris dans les nombres ci-dessus.

Art. 4. — L'exploitation de chacune des lignes de l'État qui font partie de la présente convention restera, au point de vue du règlement des comptes d'exploitation, indépendante et distincte de l'exploitation des deux réseaux concédés à la compagnie de Paris à Orléans. Il sera ouvert, à cet effet, un compte spécial, qui comprendra :

D'une part, les recettes, de quelque nature qu'elles soient.

D'autre part, les dépenses d'entretien et d'exploitation, y compris le renouvellement des voies; les frais d'administration centrale (déduction faite de tout ce qui concerne le service des titres émis par la compagnie); l'intérêt, au taux moyen des emprunts de l'année, des avances faites par la compagnie pour solder les dépenses courantes, en cas d'insuffisance des produits de l'exploitation: les versements de la compagnie aux caisses de retraite et de prévoyance; les impôts, patentes et frais de contrôle; les dépenses relatives aux accidents, pertes, avaries et incendies.

En dehors des dépenses d'exploitation indiquées ci-dessus, il sera attribué à la compagnie une redevance annuelle fixée à forfait à 5 p. 100 du capital dépensé pour l'acquisition du matériel roulant, du mobilier des gares, de l'outillage et des approvisionnements des lignes dont il s'agit. Moyennant cette redevance, la compagnie sera tenue de pourvoir à tous les frais de renouvellement. La valeur du matériel roulant employé à l'exploitation de ces lignes sera calculée en multipliant le prix total d'acquisition de l'ensemble des machines et véhicu-

le chaque nature par le rapport entre le nombre de kilomètres parcourus
ıes véhicules de même nature sur les lignes de l'État et le nombre de kilo-
es parcourus sur l'ensemble des lignes exploitées par la compagnie.
s dépenses d'exploitation seront autant que possible localisées. Celles qui
ourraient pas l'être seront évaluées avec les dépenses de même nature effec
s sur les lignes du réseau concédé à la compagnie et ventilées entre celles-
les lignes exploitées provisoirement pour le compte de l'État, d'après les
es établies par l'Administration supérieure, sur la proposition de la comm-
de vérification des comptes instituée par le règlement d'administration pu-
ue du 6 mai 1863.

rt. 5. — Le compte des recettes et des dépenses d'exploitation de l'année,
té au 31 décembre, sera remis au Ministre des Travaux Publics, le 1er avril
plus tard de l'année suivante, pour être soumis au contrôle de la comm-
de vérification des comptes.

a compagnie sera redevable envers l'État du montant des recettes portées
t compte, et l'État sera redevable envers la compagnie du montant des dé-
ses de l'exploitation, sans toutefois que ces dépenses puissent excéder la
le résultant de l'application d'un prix de revient de 2f,50 pour chaque kilo-
re parcouru par les trains de toute nature prescrits ou autorisés par le Mi-
re des Travaux Publics.

a compagnie recevra s'il y a lieu :

» Une prime d'économie égale au tiers de la différence entre le maximum ci-
ıus indiqué et le prix réel de revient des dépenses d'exploitation ;

» Une part de bénéfice égale au tiers de la portion de la recette nette qui
dera 5 000 francs par kilomètre.

e calcul sera fait sur l'ensemble des lignes désignées à l'article 1er.

rt. 6. — L'État sera affranchi de toute participation aux dépenses d'exploi-
ıu des gares communes de Questembert, d'Aubusson, du Buisson et d'Au-
, mais les droits de gare, d'enregistrement, de magasinage, les frais de
gement et de déchargement et autres frais accessoires de marchandises
fédiées ou reçues par lesdites gares, en destination ou en provenance des li-
s désignées à l'article 1er, seront perçus au profit de la compagnie.

rt. 7. — Le péage à percevoir par la compagnie sur le tronc commun com-
entre l'aiguille de bifurcation près Sivrac et la gare du Buisson sera réglé
formément au cahier des charges, sauf arrangement ultérieur.

rt. 8. — La présente convention expirera le 31 décembre 1882. Aud
ne, la compagnie sera tenue de céder à l'État, si celui-ci le requiert, d'un
mun accord ou à dire d'experts, le mobilier, l'outillage et les approvisionne-
ıts affectés aux lignes désignées à l'article 1er. Réciproquement, si la com-
nie le requiert, l'État sera tenu d'acquérir lesdits objets dans les mêmes
ditions. A la même époque, si elle en est requise par l'État, la compagne
gage à continuer l'exploitation jusqu'à concurrence de six mois, dans les
ditions insérées au présent contrat.

rt. 9. — Les résultats financiers en gain ou en perte de l'exploitation, par
ompagnie d'Orléans, des lignes de l'État exploitées par elle, seront portés,
fin de l'exercice, au compte exploitation de l'ancien réseau.

rt. 10. — La présente convention sera applicable à la ligne de Questem-

bert à Ploërmel à partir du 1er juillet 1882 et aux autres lignes désignées à l'article 1er à partir du jour où la compagnie en prendra possession. Ce jour sera fixé par décision ministérielle.

En ce qui concerne celles de ces dernières lignes qui ne pourraient être ouvertes à l'exploitation avant le 31 août 1882, la convention serait considérée comme non avenue.

Ar. 11. — Les frais d'enregistrement des présentes, s'il y a lieu, seront payés par l'État.

Approuvé l'écriture :
Signé ANDRAL.
Approuvé l'écriture :
Le Ministre des Travaux Publics,
Signé H. VARROY.

. . . . . .

(N° 533)

[22 juin 1882.]

Décret qui autorise l'exploitation par l'État de diverses lignes de chemins de fer.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des Travaux Publics :

Vu l'article 1er de la loi du 22 juin 1882, qui a autorisé le Ministre des Travaux Publics à assurer l'exploitation provisoire, « à « l'aide des moyens qu'il jugera le moins onéreux pour le Trésor. » de diverses lignes de chemins de fer construites par l'État, à la condition que l'ouverture effective en ait lieu avant le 31 août 1882, et parmi lesquelles se trouvent comprises celles de Clisson à Cholet, de Port-Boulay à Chinon, de Niort à Montreuil-Bellay, avec embranchement sur Moncontour, et de Chinon à l'Ile-Bouchard ; le même article autorisant en outre, si besoin est, l'acquisition du matériel roulant, du mobilier des gares, de l'outillage, ainsi que des approvisionnements nécessaires, et disposant que des décrets détermineront les conditions dans lesquelles s'effectuera cette exploitation provisoire ;

Vu l'article 4 de la même loi, disposant qu'il sera fait face à l'insuffisance éventuelle des produits de l'exploitation à l'aide des ressources inscrites au budget du Ministère des Travaux Publics pour l'exploitation provisoire des chemins de fer exécutés par l'État (cha-

lépenses sur ress

ai 1878 qui ont c
dénomination de
lministration et l

ıs de fer de Cliss
à Montreuil-Be
de Chinon à l'l
é par décision
ur l'administratio
déterminées pa
écrets susvisés c
es comptes des
moins distincts
vertu de la loi r

. . . . . .

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 534)

[8 juillet 1881.]

Travaux publics. — Dommage. — Agent de l'État. — Négligence. — (Ministre des Travaux Publics contre sieur Gilles.) — *L'État doit être déclaré responsable de l'accident arrivé à un passant par suite de la négligence des agents de l'Administration qui ont laissé ouverte une excavation sur un chemin de halage.*

Vu le recours formé par le Ministre des Travaux Publics, tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer — un arrêté du conseil de préfecture du Nord du 12 mars 1880, par lequel l'État a été condamné à payer au sieur Gilles, batelier, demeurant à Quesnoy-sur-Deule, une indemnité de 2 000 francs ;

Ce faisant, attendu que si, à la date du 2 novembre 1877, il existait effectivement, par suite des travaux inachevés de l'Administration, une excavation de 40 centimètres carrés à la jonction du chemin de halage et de la passerelle sur le canal de Lille à Roubaix, tout démontre, et la situation de cette excavation placée en dehors du chemin habituel et la blessure contractée par le sieur Gilles, qu'il est absolument impossible que ce soit dans cet endroit que le sieur Gilles se soit donné l'entorse à raison de laquelle il a obtenu l'indemnité susindiquée de 2 000 francs; qu'en négligeant de vérifier ces faits et de tenir compte des invraisemblances du récit du sieur Gilles, le conseil de préfecture a mal jugé ; que, de plus, dans tous les cas, sa sentence devrait être annulée, puisque l'excavation se trouvant, non sur le passage habituel, mais sur la crête même du talus de la berge, endroit où la circulation est interdite, l'État n'est point responsable des accidents qui pourraient arriver sur cette partie de la voie ;

Vu les mémoires en défense contenant recours incident présentés pour le sieur Gilles tendant à ce qu'il plaise au Conseil rejeter le pourvoi du Ministre des Travaux Publics et faisant droit au recours incident; vu que le mal est devenu aujourd'hui irrémédiable, maintenir la décision attaquée, condamner en outre l'État en 2 000 francs de dommages-intérêts et en une rente annuelle et viagère de 600 francs ;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII.

Sur les conclusions du Ministre des Travaux faire déclarer que l'État n'est pas responsable venu au sieur Gilles :

Considérant qu'il résulte de l'instruction et d au dossier qu'à la suite des réparations qui avai passerelle sur le canal de Lille à Roubaix, un restée ouverte sur le chemin de halage sans qu' ait été prise pour prévenir les accidents; que ce de nature à engager la responsabilité de l'État;

Sur l'évaluation de l'indemnité :

Considérant que le sieur Gilles ne justifie p compte des aggravations qui seraient survenues conseil de préfecture du Nord ait fait, en fixa l'indemnité due par l'État, une évaluation insuffi par lui subi et qu'il n'est pas établi non plus p Travaux Publics, que cette évaluation soit exagé condamné aux dépens.)

(N° 535)

[15 juillet 1881.]

Voirie (Grande). — Chemin de fer d'intérêt local compagnie concessionnaire. — Incorporation dans général. — Conséquence vis-à-vis du département — (Syndicat de la faillite de la Compagnie d' contre les départements de l'Eure, d'Eure-et et-Cher.) — *Les lois du 18 mai 1878 et du 31 pour effet d'incorporer au domaine national les de fer énumérées dans ces lois et qui avaient fait sions de la part des départements qu'elles devaie et 3e espèces). — En conséquence, si antérieurem départements n'ont pas, conformément aux dispo des charges des concessions, fait prononcer la d pagnies concessionnaires, ils ne peuvent ni deman intérêts à ces dernières à raison de ce qu'elles au rachat par l'État d'une partie des lignes concédées ni confisquer le cautionnement que ces compagnies aux termes de leur cahier des charges (3e espèce depuis la loi du 18 mai 1878 précitée, le Préfet ne du département, prononcer la déchéance encour*

gnies, faute de satisfaire à leurs engagements (3e *esp.*). — *Le droit des départements s'est résolu en une indemnité à fixer par des décrets rendus dans la forme des règlements d'administration publique.* (*Loi du* 18 *mai* 1878, *art.* 1er, in fine. — 1re *et* 2e *esp.*)(*).

(*) M. le commissaire du Gouvernement Marguerie a donné, dans la première de ces affaires, les conclusions suivantes :

« Au moment où est intervenue la loi du 18 mai 1878, en vertu de laquelle l'État a racheté un certain nombre de chemins de fer d'intérêt local, la compagnie d'Orléans à Rouen était concessionnaire dans le département d'Eure-et-Loir d'un ensemble de lignes d'intérêt local présentant un développement de 460 kilomètres, Ces 460 kilomètres formaient ce que l'on a appelé les trois réseaux d'Eure-et-Loir qui avaient été constitués par les conventions des 20 février 1868 (97 kilomètres), 20 mai 1870 (283 kilomètres), et 27 avril 1870 (90 kilomètres). Sur ces 460 kilomètres, 150 seulement étaient en exploitation, tandis que, d'après les conventions, tous les travaux d'établissement auraient dû être terminés au plus tard à la fin de l'année 1875.

« La compagnie d'Orléans à Rouen avait incontestablement manqué à ses obligations et elle se trouvait dans l'impossibilité d'y satisfaire : elle était déclarée en état de faillite depuis le 22 mars 1877; elle avait encouru la déchéance prévue par le cahier des charges, mais sa déchéance n'avait pas été prononcée.

« La loi du 18 mai 1878 a classé comme chemins de fer d'intérêt général les lignes du premier réseau qui avaient fait l'objet de la convention du 20 février 1868, la ligne de Patay à Nogent-le-Rotrou, qui formait à elle seule le troisième réseau créé par la convention du 27 avril 1870, et trois lignes seulement sur les douze du deuxième réseau concédées le 20 mai 1870, soit en totalité 264 kilomètres.

« Dès le 12 juin 1877, une convention provisoire avait été passée entre le Ministre des Travaux Publics et le syndic de la faillite de la compagnie d'Orléans à Rouen pour le rachat des droits appartenant à la compagnie sur ces 264 kilomètres : d'après cette convention, le prix de rachat devait être fixé par une commission arbitrale. L'article 2 de la loi du 18 mai 1878 a approuvé cette convention.

« A la suite de la loi du 18 mai 1878, la compagnie d'Orléans à Rouen était encore concessionnaire dans le département d'Eure-et-Loir de neuf lignes du deuxième réseau (convention du 20 mai 1870), soit de 204 ou 206 kilomètres Sur ces neuf lignes, deux seulement étaient en voie de construction : celle de Dreux à Maintenon et celle de Senonches à Châteauneuf : pour l'établissement de ces deux lignes, des terrains avaient été acquis, des matériaux avaient été approvisionnés.

« Le département d'Eure-et-Loir, par l'organe du conseil général, avait protesté contre la reprise par l'État d'une partie de ses lignes d'intérêt local : il avait fait observer que ses lignes formaient un ensemble pouvant tenter un concessionnaire qui, à raison des bénéfices à réaliser sur certaines lignes, accepterait la charge des lignes moins fructueuses, mais que, l'équilibre une fois détruit, une partie des chemins concédés ne serait jamais construite, ou que, du moins, cette construction entraînerait des sacrifices considérables.

« Ces observations n'ont pas arrêté le législateur : la loi du 18 mai 1878 a été votée.

« Dès le 28 août 1878, le Préfet du département d'Eure-et-Loir, au nom du département, engageait une procédure portée successivement devant le tribunal

Compétence. — Au cas où la déchéance et la saisie (*prévues par le cahier des charges auraient pu être aux termes de ce cahier des charges, au Préfet qu tenait et non au conseil de préfecture* (3e *espèce*).

---

de commerce de la Seine, devant la Cour de Paris et devant le d'Eure-et-Loir. Cette procédure tendait à faire déclarer que, tement était créancier de la compagnie d'Orléans à Rouen 25 millions nécessaire pour achever la construction des lignes sentant ainsi le préjudice que lui aurait causé cette compa pas ses obligations, et que, d'autre part, le département po de ladite somme par privilège sur le montant du prix de rac à la compagnie et fixé à 27 784 638 francs.

« Le conseil de préfecture, à la date du 17 juillet 1879 qui peut se résumer ainsi : il faut rechercher dans le prix fixé en bloc, la part afférente à chacun des réseaux ; le prix mier réseau reste acquis à la compagnie d'Orléans à Rouen les lignes du deuxième réseau est attribué au département ment propriétaire de tous les ouvrages exécutés et de tous visionnés pour l'exécution des lignes du deuxième réseau l'État ; enfin, le prix alloué pour le rachat de la ligne de Rotrou (3e réseau) doit garantir le payement de l'indemnité gnie à raison des retards apportés par elle dans la construc enfin, le conseil de préfecture ordonne une expertise à l'e indemnité.

« Ainsi, comme vous le voyez, Messieurs, le conseil de suivi complètement la voie qui lui était indiquée par le Préfe au résultat que poursuivait spécialement le département, à sance, au profit de ce dernier, d'un droit de créance privilégi se faire attribuer par préférence, et aux dépens des créancie partie des 27 millions accordés par l'État.

« L'arrêté du conseil de préfecture vous a été déféré p faillite de la compagnie d'Orléans à Rouen, mais pour co faits, nous rappellerons au Conseil que, depuis la décision d ture, une loi du 31 juillet 1879 a donné le caractère de che ral à sept lignes sur les neuf dont la compagnie d'Orléans t concessionnaire dans Eure-et-Loir, après la loi de 1878, de département n'a plus à pourvoir qu'à la construction de deu local d'une étendue de 44 kilomètres environ. La loi de 187 par le département qui ne réclame plus aujourd'hui qu'une i lions : c'est d'ailleurs à ce chiffre qu'il évalue le bénéfice q l'exécution de l'arrêté du conseil de préfecture.

« Messieurs, avant d'aborder la discussion de l'arrêté at devoir présenter au Conseil une observation générale.

« Nous avons relu avec soin l'exposé des motifs de la loi à laquelle elle a donné lieu devant la Chambre des députés et cette étude nous a donné la conviction que ni le Gouverne teur n'ont soupçonné que les départements intéressés au r mins de fer d'intérêt local pourraient se faire attribuer par ration des griefs légitimes qu'ils étaient en droit de f

[1re ESPÈCE. *Le syndic de la faillite de la compagnie d'Orléans à Rouen contre le département d'Eure-et-Loir.*]

Vu la requête..., présentée pour le sieur Moncharville, syndic

---

compagnies concessionnaires, tout ou partie des sommes accordées par l'État à ces compagnies en détresse.

« Dans quel but les lois de 1878 et 1879 ont-elles été proposées et votées? On voulait, en premier lieu, assurer la construction de chemins de fer réclamés par les populations, développer ainsi les relations commerciales et industrielles, en un mot, accomplir une œuvre d'utilité générale; mais, pour obtenir ce premier résultat, il n'était pas nécessaire de passer des conventions de rachat avec les compagnies concessionnaires. On aurait pu attendre que la déchéance de ces compagnies eût été régulièrement prononcée après l'accomplissement des formalités prévues par le cahier des charges, et ne procéder à l'incorporation que lorsque la ruine de la compagnie d'Orléans à Rouen, pour ne parler que de la compagnie actuellement en cause, eût été définitivement consommée par le retrait de la concession. Pourquoi le Gouvernement n'a-t-il pas voulu attendre et pourquoi les Chambres ont-elles approuvé le Gouvernement? C'est parce qu'il a été reconnu qu'il était sage et de bonne politique de venir au secours, dans une certaine mesure, de ces compagnies en détresse. On avait fait remarquer au Gouvernement que les obligations émises par la compagnie d'Orléans à Rouen s'étaient répandues au milieu de populations laborieuses et agricoles; qu'on ne pouvait reprocher à ces populations d'avoir manqué de l'intelligence nécessaire pour distinguer entre les obligations émises par les grandes compagnies et les obligations de la compagnie d'Orléans à Rouen, et faire une différence entre les compagnies qui jouissent d'une garantie d'intérêts et celles qui, comme l'Orléans à Rouen, avaient été simplement subventionnées par l'État et les départements. Le gouvernement s'est rendu à ces observations; il a passé des conventions de rachat dans le but de maintenir le crédit dont jouit légitimement l'obligation de chemins de fer. Le sens de ces conventions se trouve parfaitement expliqué dans le rapport présenté par M. Sadi Carnot à la Chambre des députés; nous nous bornerons à remettre sous les yeux du Conseil ce passage déjà cité dans le mémoire présenté par le syndic de la faillite : « Ce sont des raisons « de pure équité, des considérations de bienveillance vis-à-vis des populations « au sein desquelles se sont répandus les titres des compagnies défaillantes... « pour les compagnies atteintes par la faillite, les obligations ne seront que « partiellement remboursées... »

« Il nous semble, Messieurs, que, dans la pensée du législateur, les sacrifices que s'imposait l'État devaient profiter spécialement aux obligataires. La décision du conseil de préfecture nous paraît contraire à l'esprit général des lois qu'il s'agit d'appliquer, mais nous reconnaissons qu'il peut arriver que la jurisprudence engendre des solutions qui n'ont pas été prévues par le législateur, mais qui n'en sont pas moins justifiées par une combinaison de texte et un ensemble de déductions juridiques. Nous devons donc rechercher si la décision du conseil de préfecture a fait aux parties en cause une juste application de la situation juridique qui leur était créée par les lois de 1878 et de 1879 rapprochées des conventions primitives.

« Nous croyons, Messieurs, que le conseil de préfecture a méconnu cette situation, qu'il a fait une fausse application des dispositions du cahier des charges

rc.

o fe
nnu
réfe
it p

solu

et-L
mm
épar
, nés
fais
don
dé
senté
ous
nent
par

par décret rendu en Conseil
ents qui pourront être dus aux

loptée sans discussion, ni par la
ler, à la Chambre des députés,
ements tendant à l'ajournement
nts eussent déclaré céder gra-
teurs de ces amendements fai-
mins au domaine national, lou
lice réel, leur procurant un avan-
ruction de chemins de fer, que
mposant des sacrifices considé-
; ils ont été combattus par
blics, M. de Freycinet, qui ont
être créée aux départements et
ation, il était, pour ainsi dire,
, sauf au juge de l'indemnité
s circonstances de nature à en
ant, à l'appui de la thèse qui a
décembre 18-6.
ure-et-Loir, avait en face de lui
e d'Orléans à Rouen. Cette com-
titulaire de la concession; sa
pouvait donc traiter avec l'État
compagnie. Un prix de rachat a
partie comme la propriété du
le conseil de préfecture?
e sur le raisonnement suivant :
ses obligations, et elle a ainsi
dier des charges. La d chéance.
x tentatives d'adjudication n'ont
es adjudications sont devenues
ité avec l'État pour le rachat de

seau des chemins de fer d'intérêt local concédés à ladite compagnie devait être, en totalité, attribué au département, et que le prix de rachat du troisième réseau serait affecté à la garantie des dommages-intérêts dus par cette compagnie;

---

sa concession, il y a donc lieu d'appliquer immédiatement les conséquences de la déchéance, telles qu'elles sont indiquées dans le même article 58, à savoir, l'attribution au département en pleine propriété de tous les ouvrages exécutés et de tous les matériaux approvisionnés. Parmi les ouvrages exécutés, il en est qui ne peuvent être repris par le département parce que l'État s'en est emparé, mais ces derniers ouvrages sont représentés par le prix moyennant lequel l'État les a acquis, et ce prix est la propriété du département, en vertu du droit réel qui lui appartient et par application de l'article 18 de la loi du 3 mai 1841.

« Nous pensons, Messieurs, que le raisonnement du conseil de préfecture ne saurait être admis, ni en ce qui touche les chemins rachetés par l'État, ni en ce qui touche les chemins qui n'ont pas perdu leur caractère de chemins départementaux.

« En ce qui touche les chemins qui ont fait l'objet de la loi de 1878, nous répondrons au conseil de préfecture : votre décision suppose que la compagnie d'Orléans à Rouen était déchue de sa concession, lorsque cette loi est intervenue, or cette supposition est inexacte, puisque la déchéance n'avait pas été prononcée, et nous ajouterons que la compagnie ne pouvait plus être frappée de la déchéance, postérieurement à cette loi, puisque le contrat de concession se trouvait résilié de plein droit par l'effet du rachat; les conditions d'exécution des chemins d'intérêt général n'étant pas les mêmes que pour les chemins d'intérêt local, la compagnie ne pouvait rester concessionnaire de l'État après avoir été concessionnaire du département; elle ne pouvait plus prétendre qu'à une indemnité de dépossession.

« Mais, peut objecter le département, la déchéance était encourue avant la loi de 1878; c'est par bienveillance que je n'ai pas fait usage des droits qui m'étaient conférés par le cahier des charges, c'est pour ne pas consommer la ruine de la compagnie que je lui ai même restitué son cautionnement; si la compagnie a traité avec l'État, cette convention ne saurait faire obstacle à l'exercice de mes droits que je n'ai pas aliénés, et que je me réservais de faire valoir au moment opportun.

« Messieurs, en tenant ce langage, le département méconnaîtrait la situation qui lui a été faite par la loi de 1878. S'il ne peut plus aujourd'hui réclamer, à l'égard de la compagnie défaillante, l'application du cahier des charges, c'est parce qu'il se trouve exproprié; le cahier des charges n'existe plus, c'est là une conséquence de l'expropriation et non de la convention passée entre l'État et la compagnie concessionnaire. Dans l'ordre logique, la convention est une mesure qui a suivi et non précédé l'expropriation; la convention de 1877 n'était qu'un simple projet; elle n'est devenue définitive que par l'approbation qui lui a été donnée par l'article 2 de la loi de 1878, tandis que l'article 1er de cette même loi exproprie le département. Ce n'est que lorsque l'État est devenu propriétaire des lignes rachetées qu'il a pu régulièrement traiter avec la compagnie. Si cet état de choses a créé un préjudice au département, il doit s'adresser à l'État pour en obtenir la réparation, mais l'État, bien entendu, pourra mettre en balance les avantages et les inconvénients résultant pour le département de la loi de 1878. Cet examen devra être fait par le gouvernement en Conseil d'État, et il était prévu par le législateur. M. Caillaux disait, en effet, au Sénat : « La

Ce faisant, attendu que, par trois conventions successives, ledit département a concédé à la compagnie d'Orléans à Rouen différents chemins de fer d'intérêt local à établir sous certaines conditions stipulées aux conventions et cahier des charges particuliers

---

« Chambre des députés a voulu fixer par quel procédé, en cas de difficultés, en « cas de réclamations de la part des départements, la question serait réglée, et « elle a remis au soin du Gouvernement après avis du Conseil d'État le règle- « ment par décret des indemnités ou des dédommagements qui pourraient être « accordés. »

« Dans le prix alloué par l'État à la compagnie, il n'y a donc pas lieu de distinguer entre la part afférente au premier réseau d'Eure-et-Loir et la part afférente au deuxième réseau ; l'indemnité accordée pour perte de la concession de ces deux réseaux appartient exclusivement à la compagnie d'Orléans à Rouen.

« Examinons maintenant la décision du conseil de préfecture au point de vue des neuf lignes d'intérêt local du deuxième réseau dont la compagnie d'Orléans à Rouen était encore concessionnaire après la loi de 1878. Parmi ces neuf lignes, deux seulement étaient en voie de construction, celle de Dreux à Maintenon et celle de Senonches à Châteauneuf.

« Un arrêté du Préfet du 10 mai 1879 avait prononcé la déchéance de la compagnie, et le conseil de préfecture, comme conséquence de l'arrêté de déchéance et par application de l'article 38 du cahier des charges, a déclaré le département propriétaire des terrains acquis, des ouvrages exécutés et des matériaux approvisionnés pour l'établissement des deux lignes de Dreux à Maintenon et de Senonches à Châteauneuf. Sur ce point encore, la décision du conseil de préfecture nous paraît devoir être annulée. En effet, nous avons déjà eu l'occasion de rappeler au Conseil que la déchéance prévue par l'article 38 du cahier des charges ne devient définitive qu'à la suite de deux tentatives d'adjudication restées infructueuses. Or, aucune adjudication n'a eu lieu ; la comp trouvée privée d'une garantie qui lui était assurée par le cahier d elle ne pouvait, dès lors, être frappée, par application des disposition des charges, alors que les conditions stipulées en sa faveur par le charges n'avaient pas été observées. Mais les adjudications étaient in raison du démembrement du réseau, ne cesse de répéter le départem tous, Messieurs, l'impossibilité ; il ne s'en suit pas que cette impossi être invoquée contre la compagnie, puisque le démembrement est le l'expropriation prononcée contre le département. Si le departemen sous ce rapport un nouveau préjudice, c'est à l'État qu'il doit s'adres obtenir la réparation.

« Poursuivons l'examen de l'arrêté attaqué.

« Le conseil de préfecture a ordonné une expertise à l'effet de r préjudice qui aurait été causé au département par le retard appor struction de la ligne de Patay à Nogent-le-Rotrou (5e réseau). Cette être achevée en 1875 : elle n'était pas encore terminée en 1878, lors rachetée par l'État. Le conseil de préfecture, voulant cette fois i d'une certaine modération vis-à-vis de la compagnie d'Orléans à déclare pas le prix du rachat la propriété du département, mais prix jusqu'à due concurrence au payement de l'indemnité qui sera ment fixée. Cette partie de l'arrêté attaqué soulève deux questions ment, une indemnité est-elle due au département ? Secondement, en admettant le principe d'une indemnité, le département peut-il, pour obtenir le payement

à chacune de ces concessions; qu'en vertu de la loi du 18 mai 1878, les lignes composant les premier et troisième réseau et une partie des lignes composant le deuxième réseau ont été acquises par l'État et incorporées au réseau des chemins de fer d'intérêt

---

de cette indemnité, réclamer un droit de préférence sur le prix du rachat?

« Sur la première question, nous ferons observer au Conseil que le conseil de préfecture est entré dans une voie absolument contraire aux principes mêmes qui régissent les traités de concessions.

« Ces traités déterminent les conséquences de l'inexécution du contrat, en fixent la nature et l'étendue, mais ils ne permettent pas à l'être moral concédant de faire appel au droit commun pour réclamer des indemnités non prévues dans contrat.

« Le contrat de concession est un marché de travaux publics, dans lequel l'entrepreneur joue les deux rôles de constructeur et de banquier. Le droit de percevoir un péage accordé à l'entrepreneur constitue la rémunération qui lui est due tant à raison de l'exécution des travaux, que pour l'avance des capitaux.

« Le cahier des charges prévoit dans les articles 37 et 38 les diverses hypothèses d'après lesquelles le concessionnaire peut manquer à ses obligations et règle, suivant le degré de culpabilité du concessionnaire, la pénalité encourue. Ou bien, le concessionnaire n'a rien fait, il n'a pas commencé les travaux dans le délai stipulé, et alors, en vertu de l'article 37, le cautionnement devient la propriété du département. Vous remarquerez, Messieurs, que la réparation accordée dans ce cas au département est déjà considérable, puisque le département ne s'est imposé aucun sacrifice. Si des subventions avaient été stipulées, elles n'ont pas été acquittées, le payement des subventions étant toujours subordonné à l'exécution des travaux et inférieur à la valeur des travaux exécutés. Ou bien le concessionnaire s'est mis à l'œuvre, mais il n'a pas achevé la construction des chemins à l'époque fixée par le contrat. Le département peut alors se prévaloir des dispositions de l'article 38 du cahier des charges; la déchéance est prononcée, et il est procédé à l'adjudication de la concession. S'il se présente un adjudicataire, le département ne subit aucun préjudice réel, et néanmoins il garde la partie du cautionnement qui n'a pas été restituée. Si les adjudications ne réussissent pas, la déchéance du concessionnaire devient définitive, le département acquiert la pleine propriété de tous les travaux exécutés, de tous les terrains achetés, de tous les matériaux approvisionnés, sans être tenu d'aucun remboursement envers le concessionnaire. Pourrait-il soutenir qu'il n'est pas suffisamment indemnisé par l'application pure et simple du cahier des charges, alors que ce cahier des charges lui attribue des valeurs plus importantes que les subventions qui ont pu être allouées.

« En présence d'un contrat où les droits des parties, en cas d'inexécution des obligations imposées, ont été déterminés avec tant de précision, comment admettre qu'il soit possible à l'une des parties de laisser de côté le cahier des charges et de faire appel aux dispositions du droit commun. Et d'ailleurs, Messieurs, le cahier des charges s'est inspiré des articles 1142 et 1144 du Code civil; l'adjudication, c'est l'exécution de l'ouvrage par un tiers aux frais et risques de l'entrepreneur primitif; l'attribution en pleine propriété de l'ouvrage exécuté constitue l'indemnité de résiliation, si l'adjudication est vainement tentée, c'est-à-dire si l'ouvrage ne peut être achevé par un tiers aux dépens du concessionnaire. Les stipulations du cahier des charges en faveur du département ne peuvent être considérées comme un *minimum* de réparations, suivant

général, sous la réserve des indemnités ou dédommagements qui pouvaient être attribués au département par décret rendu en Conseil d'État; que le prix de ce rachat appartient exclusivement à la compagnie; qu'une loi complémentaire, du 31 juillet 1879, a

---

l'expression de l'honorable avocat du département d'Eure-et-Loir; il s'agit d'indemnités arrêtées à l'avance pour éviter les difficultés d'appréciation qui, en raison des divers éléments qui constituent le contrat de concession, n'auraient pas manqué de se produire, si le contrat n'avait eu le soin de régler lui-même les droits du département pour toutes les éventualités possibles. Lorsque le temps fixé pour l'achèvement de la ligne de Patay à Nogent-le-Rotrou a été expiré, le département pouvait réclamer contre la compagnie d'Orléans à Rouen l'application de l'article 38 du cahier des charges; s'il n'a pas fait usage de ses droits avant la loi de 1878, il ne peut s'en prendre qu'à lui-même, et si la loi de 1878 fait obstacle à ce qu'il poursuive contre la compagnie l'exécution du cahier des charges, il peut joindre ce nouveau grief aux autres griefs qu'il peut être en droit de formuler à l'appui d'une demande d'indemnité.

« Nous arrivons, Messieurs, à la deuxième question : alors même que vous reconnaîtriez, contrairement à notre opinion, que la compagnie d'Orléans à Rouen doit une indemnité au département d'Eure-et-Loir, nous pensons que le département n'aurait pas le droit de se faire payer par privilège sur le prix de rachat alloué par l'État à la compagnie. Pour accorder ce privilège au département, le conseil de préfecture s'est fondé sur ce que le département avait un droit réel sur la concession.

« Le conseil de préfecture s'est servi d'une expression équivoque : s'il a entendu dire que le département avait un droit réel sur les lignes concédées, nous sommes de l'avis du conseil de préfecture; le département est le propriétaire de ces lignes; il a sous ce rapport un droit réel indiscutable, mais son droit de propriété est grevé d'un droit de jouissance au profit de la compagnie concessionnaire. Si le conseil de préfecture a entendu faire allusion à ce droit de jouissance, nous répondrons que le conseil de préfecture s'est absolument trompé : le droit accordé au concessionnaire de percevoir un péage est, ainsi que nous l'avons déjà fait observer au Conseil, la rémunération d'un service rendu, d'un travail exécuté.

« Lorsque le concessionnaire manque à ses obligations, le département n'a qu'un droit, c'est de proclamer la déchéance dans les conditions du cahier des charges, de faire tomber ainsi le droit de jouissance accordé au concessionnaire, ou, en d'autres termes, de ne pas allouer le prix stipulé par le contrat pour un travail qui n'a pas été effectué. Nous ne comprenons pas ce droit réel qui appartiendrait au département sur ce droit de jouissance stipulé en faveur du concessionnaire.

« La loi de 1878 a exproprié le département d'Eure-et-Loir de son droit de propriété immédiat et de son droit de jouissance éventuel. L'État, après l'expropriation, a racheté à la compagnie son droit de jouissance; pour la réalisation de l'opération qu'il avait entreprise, l'État se trouvait dans la même situation que s'il avait eu en face de lui un propriétaire et un locataire. Le prix de rachat alloué à la compagnie est l'indemnité de résiliation de son bail, et l'on n'a jamais songé à reconnaître à un propriétaire exproprié un droit réel sur l'indemnité accordée au locataire de son immeuble, lui permettant de se faire atri-

incorporé également au réseau de l'État sept autres lignes du deuxième réseau départemental, et que deux lignes seulement de ce septième réseau, représentant 44 kilomètres, restent en souffrance; qu'ainsi le département d'Eure-et-Loir n'éprouve aucun

---

buer par privilège une partie de cette indemnité en payement des dettes que ce locataire avait pu contracter envers lui.

« La décision du conseil de préfecture n'est justifiée ni par l'application des règles du droit commun, ni par les dispositions spéciales du contrat de concession. Nous croyons inutile d'insister sur ce point.

« Au moment où est intervenue la loi de 1878, le département d'Eure-et-Loir était débiteur vis-à-vis de la compagnie d'Orléans à Rouen de 43 annuités de 147 750 francs, représentant les subventions promises. Le conseil de préfecture a déclaré que le département était libéré du payement de ses subventions à l'égard de la compagnie.

« La compagnie ne réclame pas ces subventions; elle ne pourrait plus y prétendre, puisqu'elle a perdu ses droits de concessionnaire, mais elle soutient que ces subventions appartiennent à l'État. M. le Ministre des Travaux Publics, dans les observations qu'il a présentées sur le pourvoi, partage cette opinion. Mais vous remarquerez, Messieurs, que l'État n'a été partie ni dans l'instance engagée devant le conseil de préfecture, ni dans l'instance poursuivie devant vous. L'arrêté attaqué n'a statué que sur les relations du département et de la compagnie d'Orléans à Rouen. Les droits de l'État sont sauvegardés. Il y a donc lieu de maintenir sur ce point la décision attaquée.

« Enfin, Messieurs, le syndic de la faillite réclame une indemnité provisionnelle de 500 000 francs pour le préjudice que le département aurait causé aux opérations de la faillite en engageant les diverses procédures dont nous avons entretenu le Conseil.

« Nous croyons que ces conclusions doivent être rejetées ; le département se croyait fondé à agir contre la faillite, il a eu recours aux juridictions compétentes, et il ne saurait être passible de dommages-intérêts autres que la condamnation aux dépens, pour avoir fait valoir ses droits en justice.

« Il ne nous reste plus, Messieurs, qu'à formuler nos conclusions, mais pour en faire bien comprendre le sens au Conseil, nous demandons à les rapprocher du dispositif même de l'arrêté attaqué.

« Art. 1er. — Les sommes dues par l'État à la compagnie en faillite du chemin de fer d'Orléans à Rouen, pour prix de rachat des lignes de Chartres à Auneau, de Chartres à Brou et de Brou à Savigny vers Saint-Calais, sont attribuées au département d'Eure-et-Loir, lequel en est déclaré propriétaire, ainsi que des terrains acquis, des ouvrages exécutés et des matériaux approvisionnés sur les chemins de fer de Dreux à Maintenon et de Senonches à Châteauneuf.

« Cet article vise à la fois des lignes rachetées par la loi de 1878 et des lignes non rachetées, mais dont l'exécution était commencée; à l'égard de ces dernières lignes, il n'a pas été procédé à l'adjudication prévue par l'article 38 du cahier des charges. Par les motifs que nous avons donnés au Conseil, nous concluons à l'annulation de cet article 1er.

« Art. 2. — Le département est définitivement libéré envers la compagnie des 43 annuités restant dues à titre de subvention et montant à 147 750 francs par an.

« Nous concluons au maintien de cet article.

« Art. 3. — Il sera procédé, par voie d'expertise à l'évaluation des dommages

préjudice à raison de l'exécution des engagements de la compagnie; que, d'ailleurs, si le département a subi un préjudice, la loi du 18 mai 1878 lui reconnaît contre l'État un droit à indemnité : attendu, dès lors, que c'est à tort que l'arrêté attaqué a reconnu que le département avait, sur la concession même de la compagnie, en vertu des dispositions du cahier des charges concernant la déchéance, un droit réel, distinct, susceptible, en cas d'expropriation, de s'exercer sur l'indemnité due au concessionnaire ; qu'en effet, le département ne pouvait être déclaré propriétaire du prix de rachat, d'une part, parce que ledit département n'avait pas suivi la procédure d'adjudication prescrite pour le cas de déchéance; d'autre part, parce que le prétendu droit réel du département sur la concession n'existe ni d'après les dispositions dudit cahier des charges, ni en vertu du droit commun ; que les droits que ce cahier des charges confère au département ne sont que la conséquence de son droit de propriété sur les lignes concédées, mais qu'il n'a pas droit de propriété sur les lignes concédées, mais qu'il n'a pas et ne saurait avoir, en outre, aucun droit réel sur la concession; attendu, enfin, que la compagnie n'est pas responsable du préjudice que l'expropriation résultant de la loi de rachat a pu causer au département; que le cahier des charges ne stipule aucune action en dommages-intérêts contre la compagnie déchue: qu'ainsi, le département n'a, contre ladite compagnie, ni un droit privilégié, ni un droit chirographaire sur le prix du deuxième réseau ; que, de ce qui précède et par les mêmes motifs, il résulte que c'est également à tort que l'arrêté a affecté le prix du troisième réseau à la garantie des dommages-intérêts qui seraient dus par la compa-

---

résultant pour le département des retards apportés à l'exécution de la ligne de Patay à Nogent-le-Rotrou; les sommes dues par l'État et représentant la valeur des terrains acquis, des ouvrages exécutés et des matériaux approvisionnés sur cette ligne, antérieurement à sa prise de possession, resteront provisoirement déposées à la Caisse des dépôts et consignations.

« Nous n'admettons ni le droit de créance du département, ni surtout un droit de créance privilégié. Nous concluons donc à l'annulation de l'article 3.

« Nous concluons au rejet de la demande d'indemnité présentée par le syndic de la faillite et à la condamnation du département aux dépens. »

M. Aucoc a fait l'historique de cette matière dans la seconde édition du t. 3 de ses *Conférences*, nos 1259 et suivants où il analyse les textes législatifs, règlements et conventions intervenus à l'occasion de ces lignes d'intérêt secondaire jusqu'en 1881. — Voir aussi pour tout ce qui concerne les droits de l'État et des concessionnaires, le séquestre, la déchéance, les conséquences de la faillite et de la déconfiture, la cession, le rachat, la réadjudication des lignes concédées, la confiscation du cautionnement, nos 1533 et suivants. (*Extrait des Arrêts du Conseil d'État.*)

gnie pour les retards à elle imputables; attendu qu'en attribuant immédiatement au département d'Eure-et-Loir les terrains acquis et les ouvrages des lignes non rachetées, le conseil de préfecture l'a dispensé de recourir à la procédure d'adjudication prévue par le cahier des charges; attendu que l'arrêté attaqué attribue au département les quarante-trois annuités de subventions qu'il reste devoir: que, cependant, la compagnie n'avait pas perdu son droit auxdites subventions, qui, d'ailleurs, doivent actuellement revenir à l'État; attendu, enfin, que, par ses agissements, le département a causé à la faillite un dommage considérable; dire que le département n'a aucun droit sur le prix de rachat payé à la faillite par l'État; qu'il n'est à aucun titre créancier de la compagnie; ordonner la mise en adjudication, au profit de la compagnie, des lignes dont la déchéance a été prononcée et qui sont encore lignes d'intérêt local; dire que le département n'est pas libéré des quarante-trois annuités de subventions de 147 750 francs; donner acte à la compagnie de ce qu'elle ne conteste pas le droit de l'État sur lesdites annuités; lui donner acte également de ses réserves à fin d'indemnité à raison des droits qu'elle pourrait avoir sur les lignes, subventionnées ou non, incorporées au réseau de l'État par la loi du 31 juillet 1879; condamner le département à payer à la compagnie des dommages-intérêts à fournir par état et, dès à présent, le condamner de ce chef à une provision de 500 000 francs, le condamner enfin en tous les dépens;

Vu le mémoire en défense présenté pour le département d'Eure-et-Loir... tendant au maintien de l'arrêté attaqué, sous la réserve cependant d'une diminution de la créance primitive de 21 millions de francs par suite de l'incorporation au réseau d'intérêt général de sept autres chemins de fer d'intérêt local faite, postérieurement à la décision du conseil de préfecture, par la loi complémentaire de rachat du 31 juillet 1879, et d'une réduction de ladite créance à 8 millions de francs, amplement justifiée par les frais qu'entraîneront la construction des 49 kilomètres de chemin de fer d'intérêt local restant à la charge du département, la création du matériel d'exploitation et les insuffisances probables, durant quinze ans de l'exploitation, enfin le préjudice que cause audit département le retard apporté à l'exécution des travaux de l'ensemble de son réseau d'intérêt local; attendu que, la compagnie d'Orléans à Rouen étant légalement et définitivement déchue, le département a un droit réel sur les sommes perçues par elle par suite de sa concession et représentant les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties de chemin de fer déjà livrées à

l'exploitation; que l'exercice de ce droit réel n'est pas, d'une part subordonné à la justification du préjudice causé au département par les faits qui ont amené la déchéance de ladite compagnie et ne constitue pas, d'autre part, un obstacle à ce que le département, justifiant d'un préjudice plus considérable, invoque les dispositions du droit commun; qu'en fait, le préjudice est bien supérieur à l'indemnité réclamée; qu'en effet, la seule lecture de l'article 38 du cahier des charges commun aux trois concessions montre que la déchéance définitive du concessionnaire lui fait perdre tout droit, non seulement sur les lignes et les matériaux, mais encore sur la concession elle-même, qui lui échappe par sa faute; que toute indemnité allouée au concessionnaire déchu doit parvenir au département, désormais investi de tous les droits restés à celui-ci, comme étant la représentation de ces droits, et cela aux termes du droit commun; que la somme versée par l'État à la faillite est substituée à l'objet qu'elle représente et se trouve ainsi grevée d'un droit réel, particulier sans doute, mais licite et qui se pourrait définir un droit de propriété sous condition suspensive, la condition étant l'inexécution des obligations de la compagnie; que ledit article 38 est formel et n'exige aucun préjudice spécial pour autoriser le Préfet à exercer le droit de déchéance; qu'il suffit qu'elle soit encourue; que, de plus, cette clause ne constitue qu'un minimum des réparations qui peuvent être dues au département, qui peut invoquer, pour tout ce qui excède le minimum, l'application du droit commun (articles 1146 et 1382 du Code civil); qu'autrement le châtiment serait en raison inverse de la faute, ce qui choque à la fois la raison et l'équité; qu'en outre, la loi du 18 mai 1878 n'a modifié en quoi que ce soit les situations juridiques des deux parties en cause; que l'article 1er, § 2, n'a nullement le sens donné par le syndic de la faillite, quand il renvoie le département au Gouvernement pour un préjudice quelconque; et qu'il n'a trait qu'au dommage occasionné par l'attribution à l'État de la propriété de lignes qui, à l'expiration de la concession, devaient faire retour au département; que la décision attaquée ne saurait être sérieusement discutée, en ce qui concerne la libération du département vis-à-vis de la faillite pour les 43 annuités restant dues sur la subvention, en présence de l'article 7 de la convention approuvée par l'arrêté de 1871, aux termes duquel le payement de ces annuités est suspendu en cas d'inexécution par la compagnie d'une des conditions mises à sa charge par le traité de concession et le cahier des charges y annexé; que d'ailleurs, cette question de libération ne peut s'élever que vis-à-vis de l'État, ainsi que le

stipule formellement la sentence arbitrale annexée à la loi de 1878; qu'enfin, la demande du syndic en dommages-intérêts doit être purement et simplement rejetée comme non recevable et mal fondée, puisqu'il n'y a pas de faute à faire valoir son droit en justice et à prendre des mesures conservatoires de son droit;

Vu les observations du Ministre des Travaux Publics... concluant premièrement à la réformation de l'arrêté attaqué, en ce qu'il a attribué au département la propriété du prix de rachat payé par l'État à la faillite, libéré le département des annuités restant dues à titre de subvention et reconnu qu'il avait droit à des dommages-intérêts pour le retard apporté à l'exécution de la ligne de Patay à Nogent-le-Rotrou; par le motif que le système du conseil de préfecture, qui oublie que l'article 58 du cahier des charges a pour unique objet, non de stipuler un avantage pour le département concédant, mais de pourvoir à la réalisation du service public concédé, n'est pas admissible, et qu'il en est de même de l'interprétation de cet article, donnée par le syndic, qui refuse au département tout autre droit que celui de confisquer le cautionnement en totalité ou en partie, et de provoquer l'adjudication de l'entreprise, si elle est encore possible, de telle sorte que le département, s'il a restitué le cautionnement et si cette adjudication est impossible, ne recevrait aucun dédommagement; que cette argumentation du syndic se conçoit si le département se trouvait dans les conditions prévues au contrat; mais qu'il n'en est point ainsi, par suite de la cession par la faillite de la majeure partie des lignes concédées et l'incorporation au réseau d'intérêt général; que, dès lors, le département se trouve fondé à réclamer à la faillite, non le prix du rachat, mais des dommages-intérêts pour le préjudice résultant de l'inexécution des deux lignes d'intérêt local; par le motif que, le conseil de préfecture ayant méconnu le caractère des subventions allouées en vue de l'exécution d'un chemin de fer, qui s'appliquent au projet lui-même et doivent parvenir, en tout état de cause, à celui qui en réalité l'exécute, la décision attaquée doit être réformée de ce chef, comme contraire aux principes, non moins qu'au texte de tous les actes qui ont présidé à la cession et au rachat des chemins dont il s'agit; que la question n'est pas et ne peut pas être au débat; par le motif qu'aucune clause de l'acte de concession ne justifie la pénalité des dommages-intérêts prononcée par le conseil de préfecture, à raison d'un retard apporté dans l'exécution d'une ligne, dont la construction et l'exploitation sont, en fait assurées par l'État; et deuxièmement estimant que le département, tout en ayant renoncé à son gage contre la compa-

gnie, n'en a pas moins conservé contre elle un droit à indemnité dans les limites ci-dessus indiquées ; que les annuités restant dues par lui doivent être payées à l'État ;

Vu le mémoire en réplique présenté par le département d'Eure-et-Loir... par lequel il persiste dans ses précédentes conclusions, en ajoutant que l'État n'est pas recevable à demander, en ce qui concerne la libération prononcée par le conseil de préfecture au sujet desdites annuités, l'infirmation d'une décision de première instance à laquelle il n'a point été partie ; qu'au surplus, les droits de l'État ne sont pas touchés par ladite décision, qui n'a libéré le département que vis-à-vis de la compagnie...

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII ;

Considérant que l'effet des lois susvisées des 18 mai 1878 et 31 juillet 1879 a été de faire passer du domaine départemental dans le domaine national l'ensemble des chemins de fer d'intérêt local d'Eure-et-Loir successivement concédés à la compagnie d'Orléans à Rouen en 1869, 1871 et 1872, à l'exception des deux lignes de Senonches à Châteauneuf et Nonancourt, autorisées en 1871 ;

Considérant qu'antérieurement à la promulgation de ladite loi de 1878, pour l'ensemble des chemins concédés en 1871 et pour le chemin concédé en 1872, il était loisible au département de faire prononcer la déchéance de la compagnie concessionnaire, par application des articles 37 et 38 des deux cahiers des charges afférents aux lignes dont il s'agit, et de poursuivre en temps utile la procédure édictée par le second de ces articles ; que, si le département n'a pas jugé opportun de recourir à cette mesure de rigueur, par des considérations dont il était le seul juge ; s'il a même restitué à ladite compagnie son cautionnement en dehors des stipulations de l'article 64 de ces cahiers des charges ; si enfin, l'arrêté préfectoral du 10 mai 1879, qui a prononcé la déchéance pour toutes les lignes de la concession de 1871, non comprises dans le rachat de 1878, n'a point été complété par une tentative d'adjudication, le département ne saurait s'en prendre qu'à lui-même de la situation qu'il s'est ainsi faite ;

Considérant que la compagnie laissée par suite, vis-à-vis de l'État, dans les conditions où, antérieurement à la loi de 1878, elle se trouvait vis-à-vis du département, n'a fait qu'user de son droit en consentant au rachat par l'État des lignes dont elle n'avait pas cessé d'être concessionnaire, et qu'elle n'encourt de ce chef aucune responsabilité à l'égard du département ;

Considérant qu'au point de vue de l'inexécution des obligations de son contrat de concession, la compagnie ne doit non plus aucuns

dommages-intérêts au département, puisque ce contrat stipule formellement, comme seules pénalités applicables au cas d'inexécution des obligations qu'il édicte, la déchéance du concessionnaire dans des formes déterminées, et la confiscation du cautionnement de l'entreprise;

Considérant que, si le département prétend avoir subi un préjudice par le fait de l'incorporation de ses chemins de fer d'intérêt local au réseau d'intérêt général, d'où serait résultée une rupture d'équilibre de nature à rendre difficile l'établissement des deux lignes ci-dessus mentionnées comme restant seules à la charge du département, celui-ci n'a d'autre moyen de se faire indemniser de ce préjudice que de s'adresser au Gouvernement, par application de l'article 1er, § 2, de la loi du 18 mai 1878;

Considérant, en ce qui concerne les quarante-trois annuités restant dues à titre de subvention départementale, dont l'arrêté attaqué a libéré le département envers la compagnie, que les parties sont d'accord sur ce point;

Considérant enfin, en ce qui concerne la demande reconventionnelle du syndic de la faillite à fin de dommages-intérêts, que cette demande n'est pas justifiée... (L'arrêté du conseil de préfecture d'Eure-et-Loir, en date du 17 juillet 1879, est annulé en tant : 1° qu'il a attribué au département les sommes dues par l'État à la compagnie pour prix du rachat de ses chemins de fer d'intérêt local, et déclaré ce département propriétaire des terrains acquis, des ouvrages exécutés et des matériaux approvisionnés sur les lignes de Dreux à Maintenon, et de Senonches à Châteauneuf; 2° qu'il a ordonné une expertise pour évaluer les dommages résultant pour le département des retards apportés à l'exécution de la ligne de Patay à Nogent-le-Rotrou, ainsi que le dépôt provisoire à la Caisse des consignations des sommes dues par l'État et représentant la valeur des terrains acquis, des ouvrages exécutés et des matériaux approvisionnés sur ladite ligne; 3° qu'il a condamné aux dépens de l'instance le syndic de la failite. Surplus des conclusions du syndic rejeté. Département condamné aux dépens.)

[2e Espèce. *Le syndic de la faillite de la compagnie d'Orléans à Rouen contre le département de l'Eure.*]

Vu la requête..., pour le sieur Moncharville, syndic de la faillite de la compagnie du chemin de fer d'Orléans à Rouen..., tendant à ce qu'il plaise au Conseil réformer — un arrêté du 20 août 1879, dans celles de ses dispositions contenues aux articles 6, 7 et 8 et par

lesquelles le conseil de préfecture de l'Eure a reconnu, au profit dudit département, une créance de dommages-intérêts et un droit réel sur les sommes dues par l'État à ladite compagnie pour les deux lignes d'Évreux à Navarre et d'Évreux au Neubourg ;

Ce faisant, attendu que le département de l'Eure n'était pas recevable à exercer contre la compagnie une action en dommages-intérêts ; que le cahier des charges a organisé, au profit du département, un système de garanties qui exclut les actions de droit commun, et que c'est à tort que l'arrêté attaqué a admis que ces garanties, spéciales au contrat de concession, devaient se combiner et se cumuler avec celles établies dans les articles 1142 et suivants du Code civil ; qu'aux termes dudit cahier des charges, le seul droit du département consistait dans la confiscation du cautionnement de 20 000 francs de rentes appartenant à la compagnie ; que cette clause pénale devait tenir lieu de tous autres dommages-intérêts, et que cette interprétation du cahier des charges précité avait seule été dans l'intention commune des parties contractantes, au moment où la concession a été accordée ; attendu, d'ailleurs, qu'en admettant que l'action du département fût recevable, elle ne serait pas fondée ; qu'en effet, le préjudice dont ledit département peut se plaindre est déjà réparé par les pénalités du cahier des charges, sans qu'il y ait besoin de recourir à l'expertise ordonnée par ledit cahier ; que, par les lois des 18 mai 1878 et 31 juillet 1879, l'État a pris à sa charge plus des deux tiers de la longueur kilométrique du réseau d'intérêt local déclaré d'intérêt public ; que, pour les autres lignes, le département a acquis, par la déchéance de la compagnie, la propriété de tous les projets et études qui les concernent ; qu'il n'a encore versé à la compagnie ni subvention ni avances, et qu'en recevant, à titre de dommages-intérêts, un titre de 20 000 francs de rentes, il ne peut soutenir que la déchéance de ladite compagnie lui occasionne un préjudice dont l'attribution de ce titre de rentes ne l'indemnise pas suffisamment ; que, si la compagnie n'a pas fourni les 500 000 francs affectés au payement des terrains, comme l'exigeaient la convention et le cahier des charges, le département n'est exposé à aucune action des anciens propriétaires, les terrains expropriés par la compagnie ayant été payés, et qu'au surplus, il n'y a dans ce fait qu'une inexécution punie de la déchéance ; que la crainte d'une demande de subvention sous le coup de laquelle se trouve le département de la part de l'État est inadmissible, et qu'en tout cas, il y aurait là une conséquence du rachat dont la responsabilité n'incombe point à la compagnie ; attendu qu'il résulte de ce qui précède que la

compagnie n'est pas débitrice du département, que, dès lors, les arrérages du cautionnement, échus avant le 17 septembre 1878 et dont l'arrêté attaqué a ordonné la consignation, doivent être restitués à ladite compagnie; attendu, enfin, que c'est à tort que l'arrêté attaqué a reconnu au département un droit réel sur les sommes dues par l'État à la compagnie pour la ligne d'Évreux à Navarre et celle d'Évreux au Neubourg; que, d'une part, la loi du 18 mai 1878, en accordant une indemnité aux compagnies dépossédées, n'a pas voulu enrichir indirectement, par cette indemnité, les départements qu'elle exproprie et auxquels elle réserve leurs droits contre l'État; que, d'autre part, le département de l'Eure, n'ayant jamais eu de droit réel sur la concession, ne peut invoquer l'article 18 de la loi du 3 mai 1841, pour s'approprier le prix qui la représente; que son droit réel ne porte que sur les lignes concédées, dont il est propriétaire, et non sur la concession, qui est la propriété exclusive de la compagnie, à laquelle le prix de rachat appartient sans partage : dire que le département n'est à aucun titre créancier de la compagnie; dire qu'il n'a aucun droit sur le prix de rachat de la ligne d'Évreux à Navarre ni sur l'indemnité qui pourrait revenir à la compagnie à raison de l'incorporation au réseau des chemins de fer d'intérêt général de la ligne d'Évreux au Neubourg; ordonner que les arrérages du cautionnement de la compagnie échus avant le 17 septembre 1878 lui seront restitués; condamner le département aux dépens;

Vu le mémoire en défense présenté pour le département de l'Eure... tendant au maintien de l'arrêté attaqué, attendu, d'une part, que les dispositions du cahier des charges sur lesquelles s'appuie le pourvoi n'établissent en aucune façon qu'une dérogation au droit commun ait été dans l'intention des parties contractantes; que l'article 37, en prononçant contre la compagnie une peine pécuniaire pour le cas où elle ne se serait pas mise à l'œuvre en temps utile, n'ajoute pas que cette peine tiendra lieu au département de toute autre indemnité, et qu'il n'est pas permis, dès lors, de supposer que l'on ait entendu limiter ainsi la responsabilité du concessionnaire; que la règle fondamentale, en matière de dommages-intérêts, est celle édictée par l'article 1149 du Code civil, dont l'application ne peut être écartée qu'autant que les parties en ont manifesté la volonté formelle, comme dans les cas prévus par les articles 1152 et 1229 du même Code; que, dans ledit article 37 du cahier des charges, il s'agit d'un cas spécial de faute ou de négligence, en prévision duquel est édictée la sanction particulière de la déchéance, encourue de plein droit, et de

la confiscation du cautionnement qui en est
cessoire ; que la compagnie pouvait manquer
d'une façon beaucoup plus grave et, comm
effet, laissant s'écouler les délais prescrits,
imprévoyance ou sa mauvaise gestion, dans l'
liser son entreprise ; qu'il n'est pas admissil
être traitée plus rigoureusement dans le seco
premier ; qu'une assimilation de ces deux cas
voir, dans l'intérêt de la compagnie, vis-à-vis
tement n'aurait pu, sans inconvénient pour lu
tience comme il l'a fait ; que la confiscation d
constitue, pour lui, qu'un minimum de domm
il a droit, à tout événement, mais qui ne l'em
réclamer une indemnité plus considérable,
que lui a fait éprouver l'inexécution du contrat
ce préjudice serait facile à préciser, puisqu
du dommage résultant, en tout cas, du retard
sement du réseau départemental par la fau
il est manifeste que, s'il est toujours difficile
cessionnaire pour un réseau de chemin de f
difficulté sera d'autant plus grande que le r
plus grande partie du réseau de l'Eure ne lais
de lignes précisément moins productives, q
devra faire exécuter lui-même ou auxquelle
au grand détriment des localités à desservir
aux lignes rachetées et ainsi que cela est rel
attaquée, le département se trouve actuelleme
demande de subvention de la part de l'État ; c
pagnie a omis de faire le versement de 500
au payement des terrains expropriés, ou du m
men à ses assertions, elle ne l'a opéré que j
de 64 . 24f,86 et que le département se trouve
ses frais le versement complémentaire ; qu'i
par les experts chargés de fixer le chiffre des
dus par la compagnie au département, d'
500 000 francs dont s'agit, sous déduction des
sés par la compagnie, puisqu'ils l'ont été p
rachetées d'Évreux à Navarre et au Neubourg
plus de 89 kilomètres de lignes non rachet
150 000 francs par kilomètre, plus de 13 500
département fait donc preuve de modératio
mande à un peu plus de 11 000 000 de francs p

d'autre part, que l'effet de la déchéance prononcée par application des articles 37 et 38 du cahier des charges, est de rendre le concessionnaire étranger à la concession, d'anéantir son titre, de l'empêcher de recueillir ou conserver aucun émolument dérivant du droit dont il a été dépouillé, par exemple, en cas d'expropriation des lignes concédées, l'indemnité y afférente, de restituer ce droit au département, à qui appartient désormais la valeur de la concession ou la créance d'une somme d'argent, en laquelle créance cette valeur se trouve transformée par l'expropriation; qu'il s'agit bien là d'un droit réel, dont il n'est pas nécessaire de préciser davantage la nature et la classification suivant les termes du Code civil, dont l'énumération n'est d'ailleurs pas limitative; que ce droit réel n'est autre que le droit de propriété appliqué à la valeur de la concession, et qu'il se justifie également pour la ligne rachetée en 1878, à l'égard de laquelle la déchéance a fait passer les droits de la compagnie au département, et pour la ligne rachetée en 1879, alors que la déchéance était déjà prononcée;

Vu les observations du Ministre des Travaux Publics... concluant premièrement à la réformation de l'arrêté attaqué en ce qu'il a attribué au département la propriété du prix de rachat payé par l'État à la faillite, par le motif que le système du conseil de préfecture, qui oublie que l'article 38 du cahier des charges a pour unique objet, non de stipuler un avantage pour le département concédant, mais de pourvoir à la réalisation du service public concédé, n'est pas admissible, et qu'il en est de même de l'interprétation donnée de cet article par le syndic, qui refuse au département tout autre droit que celui de confisquer le cautionnement et de provoquer l'adjudication de l'entreprise, si elle est encore possible, de telle sorte que le département, s'il avait restitué le cautionnement et si cette adjudication était impossible, ne recevrait aucun dédommagement; que cette argumentation du syndic se conçoit si le département se trouvait dans les conditions prévues au contrat; mais qu'il n'en est point ainsi, par suite de la cession par la faillite de la majeure partie des lignes concédées et l'incorporation au réseau d'intérêt général; que, dès lors, le département se trouve fondé à réclamer à la faillite, non le prix du rachat, mais des dommages-intérêts pour le préjudice résultant de l'inexécution de sept lignes d'intérêt local; et deuxièmement, estimant que le département a contre la compagnie un droit à indemnité, pour le préjudice résultant de cette inexécution et de l'impossibilité où il se trouve de procéder actuellement à une adjudication dans les conditions du cahier des charges;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII ;

Considérant que l'effet des lois susvisées 31 juillet 1879 a été de faire passer du dor dans le domaine national la plus grande partie d'intérêt local de l'Eure, concédés à la con Rouen par les décrets susvisés de 1873 et 187

Considérant qu'antérieurement à la promul 1878, pour l'ensemble de ces chemins, et à ladite loi de 1879, pour ce même ensemble ligne d'Évreux-Ville à Evreux-Navarre, il étai ment de faire prononcer la déchéance de la co naire, par application des articles 37 et 38 de ges, et de poursuivre, en temps utile, la proc second de ces articles; que si le département de recourir à cette mesure de rigueur, par dont il était le seul juge ; s'il a même renoncé de l'article 64 du cahier des charges annexé à sée de 1871, de faire verser, dans les dix jo d'utilité publique des chemins qui sont l'objet par la compagnie à la caisse du trésorier paye une somme de 500 000 francs destinée à l'acq si enfin l'arrêté préfectoral du 4 juillet 1878, c chéance pour toutes les lignes concédées, à rachetée le 18 mai précédent, n'a point été c tative d'adjudication ; le département ne saura lui-même de la situation qu'il s'est ainsi faite ;

Considérant que la compagnie, laissée par sui (comme dans la 1re espèce);

Considérant qu'au point de vue de l'inexéc de son contrat... (comme dans la 1re espèce);

Considérant enfin que, si le département pr préjudice... (comme dans la 1re espèce)... (Ar annulé en tant : — 1° qu'il a réservé les droits les sommes que l'État peut devoir à la compag donné une expertise pour évaluer les domm le département, de l'inexécution des lignes pr gnie, ainsi que le versement à la Caisse des dé des sommes pouvant être dues par l'État et d tionnement antérieurs à la date du 17 septem a condamné aux dépens de l'instance le syndi tement de l'Eure condamné aux dépens.)

[3e Espèce. *Le syndic de la faillite de la compagnie d'Orléans à Rouen contre le département de Loir-et-Cher.*]

Vu la requête... pour le sieur Moncharville, syndic de la faillite de la compagnie du chemin de fer d'Orléans à Rouen... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 29 août 1879, par lequel le conseil de préfecture de Loir-et-Cher a prononcé la déchéance de la compagnie concessionnaire du chemin de fer d'intérêt local de Brou à Saint-Calais et déclaré acquis audit département le cautionnement de 100 000 francs déposé par la compagnie à la Caisse des dépôts et consignations;

Ce faisant, attendu que la déchéance de la compagnie n'a pas été et ne pouvait plus être prononcée; qu'en effet, la compagnie est restée concessionnaire jusqu'à la loi du 18 mai 1878, par laquelle l'État a racheté à ladite compagnie ses droits sur la ligne de Brou à Saint-Calais; que, jusqu'à cette époque, le département de Loir-et-Cher n'a pas usé du droit qu'il pouvait avoir de provoquer un arrêté préfectoral de déchéance; que ledit département ne peut aujourd'hui revendiquer ce droit, la loi du 18 mai 1878 étant une véritable loi d'expropriation qui a détruit la chose concédée; qu'ainsi, le Préfet n'ayant pas prononcé la déchéance en temps utile, la déclaration du conseil de préfecture, relative à la prétendue déchéance de la compagnie, doit être considérée comme non avenue; attendu que la confiscation du cautionnement n'est, aux termes du cahier des charges, que la conséquence de la déchéance; que, si l'article 37 stipule la confiscation du cautionnement au profit du département, cet article ne s'applique qu'au cas où la compagnie n'a pas commencé les travaux dans les délais fixés; que, d'autre part, l'article 38 n'autorise la confiscation que lorsque la compagnie a encouru la déchéance pour n'avoir pas terminé les travaux dans les délais fixés; que la ligne de Brou à Saint-Calais étant en construction au moment du rachat, les dispositions de l'article 38 étaient seules applicables à la compagnie, et qu'à défaut de la déchéance prévue par cet article, le département n'a pu devenir propriétaire du cautionnement déposé; qu'au surplus, il n'appartenait point au conseil de préfecture de prononcer la déchéance de la concession du chemin de fer d'intérêt local dont s'agit; que ce droit appartenait exclusivement au Préfet; dire que le titre de 5 594 francs de rentes 3 p. 100, déposé par la compagnie d'Orléans à Rouen à la caisse du Trésor public, sera restitué intégralement en principal et intérêts au syndic de la

faillite de ladite compagnie; condamner le dé
et-Cher aux dépens;

Vu le mémoire en défense présenté pour le d
et-Cher... tendant au maintien de l'arrêté attaqu
donné son adhésion à l'incorporation du chemin
dont il s'agit au réseau d'intérêt général, le
pressément réservé ses droits contre la compagnie concessionnaire pour les exercer ultérieurement; qu'abstraction faite de toute déchéance, le cautionnement est dû au département depuis le jour où les engagements n'ont pas été remplis; que les deux sanctions pénales de la déchéance et de la confiscation du cautionnement sont essentiellement distinctes et peuvent être invoquées à volonté ensemble ou séparément, sans qu'aucun délai soit imparti pour l'exercice de ce droit, dont le département n'a jamais renoncé à se prévaloir;

Vu le mémoire en réplique présenté par le département... par lequel il persiste à conclure au rejet du pourvoi, attendu que, si, en effet, le conseil de préfecture n'avait pas qualité pour prononcer la déchéance de la compagnie à l'encontre du Préfet, l'attribution du cautionnement au département échappe à toute critique;

Vu la loi du 18 mai 1878, portant incorporation de divers chemins de fer d'intérêt local au réseau d'intérêt général et approuvant les conventions passées entre le Ministre des Travaux Publics et diverses compagnies de chemins de fer, notamment celle du 12 juin 1877 relative à la compagnie d'Orléans à Rouen;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Sur la compétence :

Considérant qu'aux termes du cahier des charges pour la concession du chemin de fer d'intérêt local de Chartres à Saint-Calais, la déchéance du concessionnaire, dans le cas où il ne remplit pas les diverses obligations qui lui sont imposées, doit être prononcée par le Préfet; que l'attribution du cautionnement au département ne peut être qu'une conséquence de cette mesure; que, dès lors, il n'appartenait point au conseil de préfecture de Loir-et-Cher de prononcer la déchéance de la compagnie d'Orléans à Rouen pour la partie dudit chemin comprise dans ce département, ainsi que la confiscation du cautionnement au profit de celui-ci;

Au fond :

Considérant que, s'il est vrai que ladite compagnie avait, dès 1874 et 1875, encouru la déchéance prévue aux articles 37 et 38 de son cahier des charges, le Préfet n'avait pas prononcé cette déchéance antérieurement à la promulgation de la loi ci-dessus

visée du 18 mai 1878, et que, postérieurement, il ne pouvait plus prendre une telle mesure, ladite loi ayant eu pour résultat de faire passer le chemin dont il s'agit du domaine départemental dans le domaine national...(Arrêté annulé. Le cautionnement de 100 000 fr., déposé par la compagnie d'Orléans à Rouen à la caisse du trésorier payeur général de Blois, sera remis en principal et intérêts au syndic de la faillite. Département condamné aux dépens.)

(N° 536)

[16 juillet 1881.]

Travaux publics. — Compétence. — Dommage. — Usine hydraulique. — Prise d'eau pour l'alimentation d'une gare de chemin de fer. — (Dame Anna Mary contre Chemins de fer de l'Ouest.) — *Le propriétaire d'une usine, — actionné devant le tribunal civil par son locataire à l'effet d'obtenir : 1° une réduction de loyer à raison du préjudice résultant pour celui-ci de la prise d'eau opérée par une compagnie de chemins de fer dans la rivière non navigable qui fait mouvoir l'usine ; 2° la suppression de cette prise d'eau, — appelle la compagnie en garantie devant le même tribunal pour voir dire qu'elle devra faire cesser le trouble apporté à une possession paisible, plus que séculaire et fondée sur justes titres, s'entendre en outre condamner à des dommages-intérêts et aux dépens. — C'est à l'autorité administrative, dans l'espèce, au conseil de préfecture, — et non à l'autorité judiciaire, — qu'il appartient de connaître du litige entre le propriétaire de l'usine et la compagnie* (*).

(*) Le Tribunal des conflits avait déjà résolu la question dans le même sens. — Voir 16 janvier 1875, conflit, dommages, résultant de l'établissement d'un dépôt de charbon dans une gare. *Ann.* 1876, p. 1079; — 30 mars 1878, conflit, dépôt de vases provenant d'un réservoir, *Ann.* 1879, p. 721. — Cette jurisprudence avait d'ailleurs été consacrée aussi par le Conseil d'État. — Voir 14 décembre 1865, chemin de fer de Lyon, *Ann.* 1866, p. 550; — 15 décembre 1866, chemin de fer d'Orléans, *Ann.* 1868, p. 292; — 26 décembre 1867, chemin de fer de l'Est, *Ann.* 1868, p. 944. — Voir cependant la distinction admise à l'égard d'un simple puits creusé par une compagnie pour alimenter un réservoir et qui aurait eu pour effet de faire baisser le niveau d'une rivière, 28 janvier 1864, Meslin, *Ann.* 1864, p. 174, et les conclusions de M. Robert expliquant cette distinction ; — et aussi 11 juin 1868, Molinier, *Ann.* 1868, p. 1215, dommage résultant des fours à briques installés par une compagnie; cet arrêt reconnaît la compétence de l'autorité judiciaire, parce que le dommage ne se rattachait pas assez directement à l'exécution du travail public. — Même solution par le Tribunal des conflits, 1er mars 1873, conflit. Deyroles, *Ann.* 1874,

Vu l'arrêté, en date du 20 avril 1881, par
département de la Manche élève le conflit d'a
instance pendante devant la Cour d'appel de Caen entre la dame veuve Anna Mary et la compagnie des chemins de fer de l'Ouest;

Vu l'exploit, en date du 24 juillet 1880, par lequel la veuve Anna Mary, assignée devant le tribunal de Coutances par les époux Pasturel, locataires de l'usine hydraulique dont elle est propriétaire, aux fins de s'entendre condamner à faire disparaître le travail établi par la compagnie de l'Ouest et qui a pour conséquence de priver l'usine d'une parties des eaux nécessaires à son fonctionnement; s'entendre condamner en 1 000 francs de dommages-intérêts en réparation du préjudice causé : subsidiairement, voir dire que, si le travail est maintenu, ils auraient droit à une diminution de 800 francs par an sur le prix de leurs fermages, — appelle la compagnie de l'Ouest devant le tribunal de Coutances aux fins de voir dire qu'elle sera tenue de garantir la requérante des fins de l'action intentée contre elle, entendre dire en outre ladite compagnie qu'elle devra faire cesser pour l'avenir le trouble qu'elle a apporté à la possession paisible, publique et plus que séculaire que la requérante a de ladite usine en vertu de justes titres, s'entendre, en outre, condamner aux dépens et à de justes dommages;

Vu les conclusions prises par la compagnie de l'Ouest, tendant à

---

p. 173. — Rapp. 25 février et 6 mai 1881, chemin de fer d'Orléans, *suprà*, p. 726 et 965.

En reconnaissant à l'autorité administrative le droit de statuer sur l'action récursoire en garantie, on maintient dans la compétence des tribunaux ordinaires l'instance principale en diminution de loyer et en cessation du préjudice, engagée entre le locataire et le propriétaire de l'usine, cette dernière instance devant être vidée d'après les conventions et les règles de droit commun, quoiqu'en fait et en équité la solution qui intervient sur l'action en garantie puisse quelquefois réagir, dans une certaine mesure, sur celle de l'instance principale. Le conflit ne portait d'ailleurs que sur la demande en garantie.

Comme exemples de cette division souvent inévitable dans des litiges connexes, on peut encore se référer aux conflits : 17 janvier 1880, Bruno *Ann.* 1880, p. 1096; — 13 mars 1880, Bouhellier, *Ann.* 1881, p. 927.

Même entre un propriétaire et l'Administration, la compétence resterait judiciaire si le litige portait sur un contrat de droit civil, bien que passé à l'occasion d'un travail public, conflit Latham, 24 juillet 1880, *Ann.* 1881, p. 1598.

Dans l'espèce ci-dessus, c'est devant la Cour d'appel de Caen que le Préfet de la Manche a élevé le conflit. C'est en effet au greffe de la juridiction qui a statué sur le déclinatoire que doit être déposé l'arrêté de conflit. Or, si l'exception d'incompétence avait été soulevée par la compagnie devant le tribunal de Coutances, le déclinatoire n'avait été formulé par le Préfet de la Manche que devant la Cour de Caen.

ce que le tribunal de Coutances se déclare incompétent pour connaître de l'action en recours portée contre elle par la veuve Anna Mary;

Vu... (Jugement du tribunal de Coutances rejetant l'exception d'incompétence et ordonnant qu'il sera plaidé au fond);

Vu, sur l'appel interjeté par la compagnie de l'Ouest devant la Cour de Caen, le déclinatoire en date du 17 février 1881, par lequel le Préfet de la Manche conclut à ce que la Cour se déclare incompétente, par le motif que, les travaux exécutés par la compagnie ayant le caractère de travaux publics, c'est à l'autorité administrative qu'il appartient de statuer sur le différend soulevé entre la veuve Anna Mary et la compagnie de l'Ouest;

Vu... (Conclusions du procureur général tendant à ce qu'il soit fait droit au déclinatoire);

Vu... (Arrêt de la Cour de Caen rejetant le déclinatoire du Préfet et confirmant le jugement du tribunal de Coutances);

Vu... (Arrêt par lequel la Cour de Caen, sur la communication de l'arrêté de conflit, ordonne qu'il sera sursis à toute procédure judiciaire);

Vu les observations du procureur général sur l'arrêté de conflit;

Vu... (Pièces constatant l'accomplissement des formalités);

Vu... (Observations présentées du Ministre des Travaux Publics en réponse à la communication du dossier);

Vu... (Mémoire présenté pour la compagnie du chemin de fer de l'Ouest et observations présentées pour la dame Anna Mary;

Vu la loi des 16-24 août 1790, celle du 16 fructidor an III et celle du 28 pluviôse an VIII, article 4.

Vu la loi du 24 mai 1872, notamment les articles 25 à 28; la loi du 4 février 1850, le règlement du 26 octobre 1849, les ordonnances du 1er juin 1828 et du 12 mars 1831;

Considérant que la demande en recours formée par la dame Anna Mary, propriétaire d'une usine hydraulique située sur la Soulle et par elle affermée aux époux Pasturel, tend à faire condamner la compagnie des chemins de fer de l'Ouest à garantir la demanderesse des fins de l'action contre elle intentée par les fermiers de son usine devant le tribunal civil de Coutances et portée en appel devant la Cour de Caen, pour s'entendre condamner à faire supprimer les ouvrages exécutés par la compagnie pour amener au réservoir de la gare de Coutances les eaux dérivées de la Soulle au moyen de la prise d'eau établie par la compagnie en amont de ladite usine hydraulique, et ce sans préjudice de justes dommages-intérêts à raison du trouble apporté à la possession

aisible, publique et plus que sé
adite usine en vertu de justes ti
Considérant que les travaux c
garantie de la dame Anna Mary o
n sa qualité de concessionnaire
Saint-Lô à Lamballe, pour amene
Coutances l'eau nécessaire à l'ali
ives; qu'ils ont été autorisés et approuvés par décision du Ministre des Travaux Publics en date du 5 février 1879, et que, exécutés dans ces conditions, les ouvrages forment une dépendance de la gare de Coutances; qu'aux termes de son cahier des charges la compagnie est obligée d'entretenir les ouvrages dépendant du chemin de fer et de les remettre en bon état à l'expiration de sa concession; qu'il suit de là que les travaux exécutés pour la construction ou pour l'entretien de ces ouvrages ont le caractère de travaux publics; qu'en conséquence, c'est à l'autorité administrative qu'aux termes de l'article 13, titre 2, de la loi des 16-24 août 1790 et de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, il appartient de connaître du différend survenu entre la dame Anna Mary et la compagnie de l'Ouest à l'occasion desdits travaux... (Arrêté de conflit confirmé. Sont considérés comme non avenus : 1° le jugement du tribunal civil de Coutances du 31 décembre 1880 et l'arrêt de la Cour d'appel de Caen du 6 avril 1881; 2° l'exploit du 24 juillet 1880.)

(N° 537)

[22 juillet 1881.]

ours d'eau. — Association syndicale. — Taxes de construction. — Taxes d'entretien. — (Sieurs Marill-Bosch, Jean.) — *Demande en réduction de taxes de construction pour un canal d'irrigation, fondée sur ce qu'à l'époque où le syndicat a commencé à fonctionner, le propriétaire aurait déclaré retrancher certaines parcelles de l'ensemble des terrains compris dans une précédente soumission. — Rejet : c'est à la souscription qui a servi de base au décret autorisant l'association qu'il y a lieu de se référer (1re et 2e espèces). Taxes d'entretien. Riverain imposé d'après l'étendue des terres arrosées : régularité (1re et 2e espèces) : décharge à raison d'une parcelle non arrosée (2e espèce). (Recours contre un arrêté du 16 janvier 1879, par lequel le conseil de préfecture des Pyrénées-Orientales a rejeté sa*

demande en réduction des taxes auxquelles il a été imposé sur rôles du syndicat du canal de Céret publiés le 25 mars 1877. En 1860, le sieur Marill-Freixe, son auteur, a souscrit à l'arros du canal de Céret pour une surface de 17 hectares 97 ares 90 c tiares; mais, jusqu'en 1866, l'association n'avait pas réguli ment fonctionné; à cette époque, les intéressés furent invités par syndics nommés par le Préfet à faire la déclaration des terres qu entendaient soumettre à l'arrosage, et le sieur Marill-Bosch déclaré avoir l'intention d'user des irrigations que pour 6 h tares 15 ares, 55 centiares; le surplus des terrains compris d l'engagement de 1860 ne pourrait tirer aucun bénéfice de l'ar sage; c'est à tort que, dans les rôles, les frais de construction canal ont été distingués des frais d'entretien; en tous cas, c'e tort qu'il n'a pas été accordé au requérant décharge de la t d'entretien afférente à 1 hectare, conformément à un précédent rété du conseil de préfecture.)

Vu les observations en défense présentées par le directeur syndicat du canal de Céret..., tendant au rejet du pourvoi, par motifs que ce sont les listes d'engagement dressées en 1860 doivent servir à dresser les rôles pour les dépenses de construct du canal; que la déclaration faite en 1866 par les intéressés terres qu'ils entendaient arroser ne peut servir que pour dres les rôles des taxes d'entretien;

Vu les observations du Ministre des Travaux Publics tendant rejet;

Vu le décret du 1er octobre 1861, qui a autorisé l'associat syndicale du canal de Céret;

Vu la loi du 14 floréal an XI et les lois des 21 juin 1865, 20 a 1790 et 6 octobre 1791;

Considérant que, d'après l'article 1er du décret ci-dessus visé 1er octobre 1861, les dépenses de construction, d'amélioration de perfectionnement du canal de Céret doivent être réparties en les propriétaires compris dans les listes d'engagement closes 15 juillet et 6 août 1860, en raison de la surface des terres en gées, et que les dépenses de simple entretien doivent être répar chaque année entre les arrosants, proportionnellement à l'éten des terrains réellement arrosés; que c'est pour se conformer à dispositions que le syndicat a distingué dans les rôles qu'il a é des dépenses de construction du canal et les dépenses d'ent tien;

Considérant d'une part, qu'il résulte de l'acte d'engagement

dessus visé, en date du 15 juillet 1860, qu
a souscrit à l'arrosage du canal de Céret p
de parcelles ayant une surface de 17 hecta
qui sont devenues depuis la propriété du
c'est avec raison que celui-ci a été imposé
rôle publié le 25 mars 1877, pour les dépe
canal de Céret;

Considérant, d'autre part, que le sieur Je
avoir arrosé, pendant l'année pour laquell
une étendue de terrain de 6 hectares 15
des lors, il n'est pas fondé à demander ré
tretien à laquelle il a été imposé, conform
décret du 1er octobre 1861, à raison desd

[2e ESPÈCE. *Marill-Bosch, Michel.*]

(*Recours contre un arrêté du 15 mars 1879; Pyrénées-Orientales; taxes du syndicat du canal de Céret.*)

Vu... (Visas et premier considérant comme dans la 1re espèce);

Considérant qu'il résulte de l'instruction, et notamment de l'acte d'engagement ci-dessus visé, en date du 15 juillet 1860, que les auteurs du sieur Michel Marill avaient souscrit un engagement à l'irrigation du canal de Céret pour les parcelles nos 419, 333 et 251; que le sieur Michel Marill soutient, il est vrai, que l'engagement relatif à la parcelle n° 419 n'avait pas été valablement contracté, mais qu'il n'apporte aucune preuve à l'appui de son allégation; que dans ces circonstances, c'est avec raison que, conformément à l'article 1er du décret du 1er octobre 1861, le requérant a été imposé à raison des parcelles ci-dessus indiquées sur le rôle publié le 25 mars 1877, pour les dépenses de construction du canal de Céret;

Considérant, d'autre part, qu'il résulte de l'instruction que, pendant l'année pour laquelle ledit rôle a été dressé, le sieur Michel Marill a réellement arrosé la parcelle de terrain n° 366 et u surface de 23 ares, dépendant de la parcelle n° 419; que, dès lo c'est avec raison qu'il a été imposé d'après ces bases, sur le rô des taxes d'entretien du canal; mais qu'il résulte de l'instructi que le requérant n'a pas arrosé pendant ladite année la parce n° 251; que, dès lors, il est fondé, en vertu de l'article 1er décret du 1er octobre 1861, à demander décharge de la taxe d'e tretien afférente à ladite parcelle. (Décharge accordée de la ta d'entretien à raison de la parcelle n° 251. Arrêté réformé en qu'il a de contraire. Surplus des conclusions rejeté.)

(N° 538)

[22 juillet 1881.]

Voirie (Grande). — Domaine public. — Rivage de la mer. — Délimitation. — Baie de la Seine. — Conseil d'État. — Visite de lieux confiée à une délégation du Conseil d'État, parties présentes (*). — (Sieurs et dame Duval, Delaunay et autres riverains de la Seine.)

Vu 1° la requête..., pour les sieurs et dame Duval et consorts..., tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler, pour excès de pouvoirs, — un décret en date du 9 juin 1877, par lequel le Président de la République a fixé les limites de la mer dans la baie de Seine, en conséquence d'un précédent décret du 24 février 1869, lequel a fixé les limites entre la mer et la Seine à l'embouchure du fleuve par une ligne partant du cap du Hode sur la rive droite et aboutissant sur la rive gauche en aval de Berville;

Ce faisant, attendu que le décret du 9 juin 1877 comprend dans le rivage de la mer, et par suite dans le domaine public maritime, des terrains limitrophes non de la mer, mais de la Seine en amont de son embouchure, dont les requérants sont en possession, soit par eux-mêmes, soit par leurs auteurs, depuis une époque immémoriale; que ces terrains ne font pas partie du rivage de la mer aux termes des lois sur la matière, annuler le décret attaqué pour excès de pouvoirs, condamner l'État au remboursement des frais de timbre et d'enregistrement du pourvoi;

Vu les observations du Ministre de la Marine tendant au rejet du pourvoi;

Vu les observations du Ministre des Travaux Publics, tendant aux mêmes fins que ci-dessus...;

Vu le nouveau mémoire en réplique présenté pour les requérants..., tendant aux mêmes fins que précédemment, et en outre

(*) C'est la première fois, à notre connaissance, que le *Conseil d'État* confie la visite des lieux à une commission prise dans son sein; cependant on peut rappeler que, par une ordonnance du 14 juillet 1831, Mayet, le Conseil d'État a statué sur une question de voirie urbaine à la suite d'une visite de lieux confiée par le Garde des Sceaux à deux maîtres des requêtes. — Par une autre ordonnance, rendue avant faire droit, visée dans une décision du 5 juillet 1855, Porro, *le président de la section* du contentieux avait chargé l'auditeur rapporteur de procéder à une visite de lieux, dans une question de fournitures.

subsidiairement à ce qu'il plaise ordonn
faits sur les lieux que de droit;

Vu... (Recours..., tendant à ce qu'il plai
pouvoirs, par les mêmes motifs que ci-de
arrêté du préfet de l'Eure du 1er mai 18
du décret ci-dessus visé du 9 juin 1877;
1877; 3° et en tant que besoin un précé
1869 portant que les limites entre la me
d'après une ligne partant du cap du Hode
tissant sur la rive gauche en aval de Berv

Vu l'article 1er, titre VII, livre IV, de l'
sur la marine;

Vu le décret du 21 février 1852;

Vu les lois des 7-14 octobre 1790 et 24

Considérant que les pourvois des sieur
sorts tendent à l'annulation d'un même d
les joindre pour y être statué ensemble,
tenir en l'état;

Considérant que les requérants ci-dessu
que les terrains qui ont été compris par l
du 9 juin 1877 dans le domaine public
partie du rivage maritime, sont en rive de Seine; que, d'autre part, ces terrains ne sont pas couverts par les eaux du fleuve coulant à pleins bords avant tout débordement; que, dès lors, lesdits terrains leur appartiennent en qualité de riverains de la Seine à titre d'alluvions fluviales; que l'Administration soutient, au contraire, que les terrains dont il s'agit sont bordés par la mer; qu'ils sont couverts par le grand flot de mars, et que, par suite, par application de l'ordonnance d'août 1681 sur la marine, ils font partie du rivage maritime et par conséquent du domaine public de l'État;

Considérant que l'état de l'instruction ne permet pas de statuer immédiatement au fond sur les prétentions respectives des parties;

Mais considérant que les sieurs Duval et autres ci-dessus dénommés ont conclu subsidiairement à ce qu'il soit procédé à telle mesure d'instruction qu'il appartiendra; que les Ministres des Travaux Publics et des Finances, au nom de l'État, ont déclaré ne pas s'opposer au supplément d'instruction demandé; qu'il y a lieu, en cet état, de décider qu'il sera procédé avant faire droit, tous droits et moyens réservés, à une visite des lieux, en présence des parties ou elles dûment appelées, par une commission déléguée à cet effet par le Conseil d'État au contentieux, laquelle sera com-

posée ainsi qu'il sera dit ci-dessous, pour être ensuite, sur le rapport de ladite commission, statué au fond ainsi qu' tiendra;

Art. 1er. — Il sera procédé avant faire droit au fond, to et moyens réservés, à une visite des lieux, en présence d ou elles dûment appelées, par MM. Laferrière, président tion du contentieux, amiral Bourgeois et Tirman, conseill auxquels s'adjoindront MM. Mathéus, maître des requête teur, et le Vavasseur de Précourt, commissaire du Gouve pour être ensuite statué par le Conseil d'État au content qu'il appartiendra.

(N° 539)

[29 juillet 1881.]

Cours d'eau. — Travaux défensifs. — Syndicat constitué gime de la loi de 1807. — Exception de dotalité. — Intérêts veuve Guillot de Suduirault.) — *La disposition de l'arti loi du 21 juin 1865, qui prescrit des formalités spéc l'adhésion des propriétaires d'immeubles dotaux à la d'associations syndicales libres ou autorisées ne s'appliqu syndicats créés sous l'empire de la loi du 16 septembre vertu de laquelle les propriétaires intéressés à la const digues pouvaient être contraints d'en supporter la dépen tionnellement à leur degré d'intérêt. — En conséquence, mariée sous le régime dotal ne saurait se prévaloir de formalités n'auraient pas été remplies, pour refuser de taxes qui lui sont imposées à raison d'un immeuble dota lorsque son mari a payé ces cotisations de 1855 à 1875. — exagérée eu égard à l'intérêt de l'immeuble.*

Vu la requête... pour la dame veuve Guillot de Su tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté d 1878, par lequel le conseil de préfecture de la Gironde a demande en décharge de la taxe à laquelle elle a été im les rôles du syndicat de Barsac et Cérans.

Ce faisant, attendu que, lors de la constitution du sy propriété était un immeuble dotal, et que le simple cons de son mari, aujourd'hui décédé, ne peut avoir eu pour gager pour une durée indéfinie une partie des revenu

meuble ; que a nécessité d'une autorisation de justice en cette matière a été proclamée par l'article 4 de la loi du 21 juin 1865 ; qu'ainsi elle ne saurait être tenue d'acquitter aucune taxe ; qu'au surplus, par suite de la suppression des inondations d'hiver qui déposaient sur la terre un limon fertilisant, l'établissement des digues construites par le syndicat est plutôt nuisible qu'utile à la requérante ; lui accorder la décharge demandée ;

Vu les observations présentées en défense par le syndicat de Barsac et Cérans... tendant au rejet du pourvoi, par les motifs que les inondations d'hiver, pratiquées d'abord par le syndicat, ont été interdites par décision du Ministre des Travaux Publics, sur la réclamation de plusieurs membres du syndicat ; que la requérante a aux travaux le même intérêt que les autres membres de l'association ; que, si l'adhésion de son mari n'a pas été autorisée par le tribunal, elle constitue au moins un acte d'administration semblable à un bail consenti pour une durée indéfinie ; qu'il y a lieu, dès lors, de compter les périodes de neuf ans ; que l'engagement du sieur Guillot de Suduirault remontant au 17 février 1855, la troisième période de neuf ans a commencé à courir à compter du 17 février 1873 ; que le sieur Guillot de Suduirault étant décédé en 1874, la requérante est au moins tenue d'acquitter les taxes jusqu'en 1882 ;

Vu le mémoire en réplique présenté pour la dame Guillot de Suduirault... dans lequel la requérante déclare persister dans ses précédentes conclusions, par les motifs susénoncés et en outre par le motif que le décret du 17 février 1855 n'aurait pas été rendu sur l'avis du Conseil d'État, statuant en assemblée générale, mais seulement sur l'avis de la section des travaux publics ;

Vu les lois des 16 septembre 1807 et 21 juin 1865 ;

Considérant que le syndicat de Barsac et Cérans a été constitué par application de la loi du 16 septembre 1807, en vertu de laquelle les propriétaires intéressés à la construction des digues contre les fleuves peuvent être contraints d'en supporter la dépense dans la proportion de leur intérêt aux travaux ; qu'aucune disposition de loi ni de règlement n'a établi d'exception à l'égard des immeubles dotaux qui se trouveraient compris dans le périmètre des syndicats ainsi formés ; qu'ainsi la dame Guillot de Suduirault ne saurait demander la décharge de ses cotisations, par le motif qu'on n'aurait pas suivi à l'égard de ses biens dotaux les formalités prévues par l'article 4 de la loi du 21 juin 1865, lequel est seulement applicable aux associations syndicales libres ou autorisées ;

Considérant d'ailleurs que le sieur Guillot de Suduirault, mari

de la requérante et son représentant légal, a payé sans opposition, depuis 1855 jusqu'en 1874, les cotisations mises à sa charge par la commission syndicale de Barsac et Cérans, en vertu du décret du 17 février 1855 ; que, dès lors, la requérante n'est pas recevable à demander la décharge des taxes auxquelles elle a été imposée par le motif que le décret constitutif du syndicat serait entaché d'excès de pouvoirs ;

Considérant au fond, que la propriété de la dame Guillot de Suduirault est comprise dans le périmètre du syndicat organisé par le décret du 17 février 1855 et qu'il n'est pas établi par la requérante que la taxe réclamée ne soit pas proportionnelle à son intérêt aux travaux; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté sa réclamation... (Rejet.)

(N° 540)

(29 juillet 1881.)

Travaux publics. — Dommages. — Arrêté ordonnant une expertise, tous droits et moyens des parties réservés. — Mesure préparatoire. — Recours non recevable (*). — (Compagnie des Dombes et des Chemins de fer du Sud-Est contre Société du Pont de Montrond.)

Vu la requête... pour la compagnie des Dombes et des chemins de fer du Sud-Est... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 4 octobre 1879, par lequel le conseil de préfecture de la Loire a ordonné une expertise à l'effet d'examiner une demande présentée par la société du pont de Montrond et tendant à obtenir une indemnité à raison du préjudice que lui a causé l'établissement d'un pont en amont de celui dont elle est concessionnaire ;

Ce faisant, attendu que, dans ses motifs, ledit arrêté déclare nettement que le fait seul de la compagnie des Dombes d'avoir construit un pont pour son exploitation, en amont du pont de Montrond, peut, indépendamment de toute faute, engager la responsabilité de ladite compagnie ; mais qu'un fait dommageable ne peut donner lieu à indemnité que s'il a porté une atteinte non autorisée à un droit appartenant à autrui et s'il ne constitue pas, de la part de son auteur, l'accomplissement d'une obligation légale

(*) Voir 25 avril 1880 (Compagnie du Nord, *Ann.* 1881, p. 1060).

ou l'exercice d'un droit; qu'en construisant un p
d'après les plans approuvés par l'autorité publique,
n'a rien fait que d'absolument licite, et que la soci
Montrond n'a pas un droit acquis à voir conserver i
régime de la Loire, tel qu'il existait au moment de
du pont dont elle est concessionnaire ; qu'ainsi le
fecture a eu tort de déclarer que l'exécution d
pouvait engager la responsabilité de la compagnie d
qu'aucune indemnité ne pouvant être due, l'expert
raison d'être ; décider qu'en l'absence de toute faute
des Dombes n'est sujette à aucune responsabilité, e
société du pont de Montrond aux dépens ;

Vu... (Défense tendant au rejet du pourvoi com
vable. — Voir l'arrêt) ;

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII et du 16 septe

Considérant que la compagnie des Dombes et d
Sud-Est soutient que le pont du chemin de fer a ét
amont du pont de Montrond, au lieu et d'après les pl
par l'Administration ; qu'ainsi l'établissement de ce
engager la responsabilité de la compagnie et que, pa
tort que le conseil de préfecture a prescrit une ex
de vérifier l'existence et les causes des dommages
société du pont de Montrond et d'en apprécier la va

Considérant qu'aux termes de l'arrêté attaqué,
moyens des parties demeurent réservés et que le co
ture n'a pas préjugé la question de savoir si une ind
à la société du pont de Montrond ; que la mesure d
donnée par le conseil de préfecture ne fait pas obst
compagnie des Dombes soutienne devant lui, avant
au fond, que la société du pont de Montrond n'es
réclamer la réparation du préjudice qui lui aur
qu'ainsi l'arrêté attaqué est purement préparatoire e
le pourvoi formé par la compagnie des Dombes n'e
ble en l'état... (Rejet avec dépens.)

(N° 541)

[29 juillet 1881.]

*Travaux publics. — Cours d'eau. — Dommages caus
par l'exécution de travaux de grande voirie (suppr*

rage et amélioration d'une rivière. — (Ministre des Travaux Publics contre sieur Brière.) — *Expertise. Désaccord des experts.* — *Tiers expert désigné par le conseil de préfecture, autre que l'ingénieur en chef du service de la navigation, tiers expert de droit. Nullité. Renvoi devant le conseil de préfecture* (*). (*Recours du Ministre des Travaux Publics contre la disposition d'un arrêté du* 19 *novembre* 1880, *par laquelle le conseil de préfecture de la Sarthe ne s'est pas conformé aux dispositions de l'article* 56 *de la loi du* 16 *septembre* 1807, *pour la désignation d'un tiers expert.*)

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807 ;

Considérant qu'aux termes de l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807, en cas de désaccord entre les experts chargés d'évaluer les dommages causés par les travaux de grande voirie exécutés par l'État, le tiers expert est de droit l'ingénieur en chef ; que les dommages à raison desquels le conseil de préfecture de la Sarthe a ordonné une expertise contradictoire auraient pour cause la suppression du barrage de Gourdaine et l'exécution par l'État de travaux d'amélioration de la Sarthe dans la traversée du Maus ; qu'ainsi il ne pouvait appartenir au conseil de préfecture de désigner un tiers expert autre que l'ingénieur en chef du service spécial de la navigation de la Sarthe... (Arrêté annulé dans celle de ses dispositions par laquelle il a désigné le tiers expert. L'ingénieur en chef du service spécial de la navigation de la Sarthe procédera, en qualité de tiers expert de droit, à la constatation et à l'évaluation des dommages de toute nature qui pourront être causés à l'usine du sieur Brière.)

(N° 542)

[5 août 1881.]

Travaux publics. — *Dommages.* — *Dérivation de sources de la Vanne par la Ville de Paris.* — [Sieur Régnier contre Ville de Paris (**).] — *Construction d'une rigole destinée à recueillir les eaux des terres*

(*) Voir 5 juillet 1878, Callat, *Ann.* 1879, p. 1062; — 21 novembre 1873, Puyoo, *Ann.* 1876, p. 244, et les renvois.

(**) Suite de l'arrêt du 28 avril 1876 (Sieur Régnier contre Ville de Paris), *Ann.* 1878, p. 78.

ant fait baisser la nappe d'eau qui alimente le puits du requ-
. Indemnité due : évaluation (*).

a requête... pour le sieur Régnier... tendant à ce qu'il plaise
nseil annuler — un arrêté du conseil de préfecture de
e, du 20 juin 1878, qui a rejeté sa demande d'indemnité.
la Ville de Paris;
'aisant, attendu que, les travaux entrepris par la Ville de
dans la traversée de la commune de Theil, sous le chemin
n° 27, en vertu d'un arrêté du Préfet de l'Yonne, du 9 juin
ont eu pour résultat d'abaisser le niveau de la nappe d'eau
raine qui alimentait le puits du requérant; que la Ville de
a, dans l'exécution de ces travaux, dépassé l'autorisation ré-
t de l'arrêté préfectoral, et causé au sieur Régnier un dom-
qu'elle est tenue de réparer et qui doit être évalué à
'rancs; condamner la Ville de Paris à payer au requérant
'rancs à titre de dommages-intérêts, ensemble les intérêts
intérêts des intérêts, tels que de droit, et la condamner en
aux frais d'expertise et aux dépens tant du présent recours
1 pourvoi enregistré sous le n° 46398;
e mémoire en défense présenté pour la Ville de Paris... ten-
n rejet du pourvoi avec dépens, par le motif que la Ville de
n'a fait qu'user de son droit en pratiquant les travaux néces-
à l'assèchement des terres autour de l'aqueduc destiné à
ire les eaux de la Vanne; que d'ailleurs, le sieur Régnier
ue aucun droit privatif à l'usage des eaux; que par suite il
as fondé à demander l'annulation de l'arrêté qui a rejeté sa
de...;
a loi du 28 pluviôse an VIII et la loi du 16 septembre 1807;
sidérant qu'il résulte de l'instruction que la Ville de Paris,
sée par arrêté du Préfet de l'Yonne en date du 9 juin 1869, à
ter sous le chemin vicinal n° 27 une conduite destinée à rece-
s eaux de la Vanne, a établi en outre une rigole accessoire desti-
produire un drainage des terrains traversés et à recueillir les
ntérieures; que ce dernier travail a eu pour effet de faire baisser
pe d'eau qui alimente le puits du sieur Régnier, riverain dudit
n; que dans ces circonstances, le requérant est fondé à de-
r la réparation du dommage qui lui a été causé, et qu'il sera

---

Rapp. 21 février 1875, Horliac, *Ann.* 1875, p. 164; — et un arrêt
uillet 1879, chemin de Lyon, *Ann.* 1880, p. 1537, qui a refusé toute
té dans le cas de tranchées ouvertes par une compagnie de chemin de
s les terrains lui appartenant.

fait une juste appréciation dudit dommage en condamnant la Ville de Paris à payer au sieur Régnier une somme de 894 francs à titre d'indemnité... (Arrêté annulé. Condamnation à payer 894 fr. avec intérêts du 24 mai 1873, capitalisés aux 22 août 1878 et 4 novembre 1880. Ville de Paris condamnée aux frais d'expertise et aux dépens, tant du présent pourvoi que de celui qui fait l'objet de la décision du Conseil d'État du 28 avril 1876. Surplus des conclusions rejeté.)

(N° 543)

[5 août 1881.]

Travaux publics. — Occupation temporaire. — Propriété close. — Chaussée. — Exemption. — (Compagnie des Salins du Midi.) — *La servitude d'occupation temporaire créée par les arrêts du Conseil de 1755 et de 1780 peut-elle être imposée en dehors du cas d'enclave, et simplement dans le but de faciliter le transport à pied d'œuvre des matériaux nécessaires à un travail public?* — Non résolu *par l'arrêt, mais voir sur ce point l'avis du Conseil des Ponts et Chaussées* (*). *Une chaussée fermée par une barrière d'un côté et de l'autre par la porte d'une maison, sous la voûte de laquelle elle passe,*

(*) «..... Une discussion s'engage sur la légalité du droit de passage pour le transport des matériaux, ou du moins sur le mode de justification légale de ce droit. Plusieurs membres affirment avec M. le rapporteur, que le droit de passage est, dans tous les cas, le corollaire obligé du droit d'extraction et dérive logiquement des arrêts du 7 septembre 1755 et 20 mars 1780. Suivant les opinants, la servitude légale explicitement consacrée par ces arrêts a pour but d'assurer aux travaux publics les matériaux de construction qui conviennent le mieux dans chaque cas, notamment au point de vue du prix de revient à pied d'œuvre. Ce but d'économie finale est indirectement, mais nettement indiqué dans l'article 2 de l'arrêt de 1755, par la recommandation de ne faire prendre des matériaux dans « *les bois appartenant à Sa Majesté ou aux gens de main-morte* que lorsqu'*on ne pourrait s'en dispenser sans augmenter considérablement le prix des matériaux.* » Or l'itinéraire à suivre pour le transport est un élément plus ou moins important du prix de revient. L'arrêt de 1755 suffit donc pour réfuter le premier des deux griefs sur lesquels repose le pourvoi. — D'autres membres contestent cette interprétation de l'arrêt de 1755 et l'application qu'on en veut faire au droit de passage. Sans citer aucun autre texte de loi, ils croient préférable de s'en référer au droit général d'occupation temporaire que l'Administration possède en matière de travaux publics, droit consacré par une pratique constante et implicitement reconnu par le décret du 8 février 1868, qui en a réglementé l'usage. Ce point de vue est adopté par le Conseil. (Avis du Conseil des Ponts et Chaussées du 10 janvier 1881 ; M. Delestrac, rapporteur.)

constitue une propriété close dans le sens de la loi. Lorsque l'arrêté d'autorisation est annulé, la question d'indemnité due à raison de l'occupation antérieure à l'annulation doit être portée devant le conseil de préfecture (*).

Vu la requête... pour la compagnie des Salins du Midi... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 30 août 1879, par lequel le conseil de préfecture du Var a rejeté sa demande tendant à faire décider que c'est à tort et contre le droit que sieurs Ambard et Vola, entrepreneurs des travaux de rechar ment de la route nationale n° 98, ont été autorisés par le Pré du Var à occuper temporairement, pour le transport de leurs r térieaux extraits des carrières de Carquieranne, une chaussée, Saint-Nicolas, dépendant du salin d'Hyères, appartenant à la c pagnie requérante;

Ce faisant, attendu, en premier lieu, que le salin d'Hyères pouvait être affecté à une servitude de passage pour le transp des pierres extraites de la carrière de Carquieranne, alors qu existait d'autres moyens de communication entre cette carrière et le chantier des entrepreneurs; en deuxième lieu, qu'on ne pouvait les autoriser à forcer l'entrée de la chaussée Saint-Nicolas, fermée par une porte à son point d'intersection avec la route nationale n° 98; en troisième lieu, enfin, que la servitude d'occupation ne pouvait s'exercer sur le salin, qui est clos dans cette partie, ni sur la portion de la chaussée Saint-Nicolas qui y est enclavée; déclarer nuls et non avenus les arrêtés du Préfet du Var, qui ont autorisé l'occupation, ordonner que ladite occupation cessera pour l'avenir, et pour le passé, fixer, après expertise, l'indemnité qui sera due à la compagnie, condamner en outre les sieurs Vola et Ambard aux intérêts et aux dépens...;

Vu les arrêts du Conseil des 7 septembre 1755 et 20 mars 1780; les lois des 28 pluviôse an VIII, et 16 septembre 1807, et le décret du 8 février 1868;

Sans qu'il soit besoin de statuer sur le surplus des moyens présentés par la compagnie à l'appui de son recours :

Considérant que la chaussée Saint-Nicolas, qui appartient à la compagnie des Salins du Midi est fermée par une barrière du côté du port des Salins, et barrée à son autre extrémité, du côté

(*) Voir en sens contraire, 6 juillet 1877, Ledoux, *Ann.* 1878, p. 1085, et les conclusions de M. Laferrière, en note. — Voir aussi 11 février 1876, chemins du Nord, *Ann.* 1877, p. 1350.

de la route nationale n° 98, par une maison appartenant à la compagnie et habitée, sous la voûte de laquelle elle passe et dont la porte lui sert de clôture ; que, dans ces conditions, ladite chaussée constitue une propriété close dans le sens des arrêts ci-dessus visés de 1755 et 1780, dont il n'appartenait pas au Préfet du Var d'autoriser l'occupation; qu'il y a lieu, par suite, de décider que les arrêtés du Préfet qui ont autorisé cette occupation seront tenus pour non avenus, et d'ordonner que cette occupation cessera pour l'avenir, ensemble d'annuler l'arrêté du conseil de préfecture et de renvoyer les parties devant ledit conseil pour être statué, après expertise, sur l'indemnité à laquelle la compagnie pourra avoir droit pour le passé, à raison de l'occupation de sa chaussée par les sieurs Ambard et Vola... (Arrêté annulé. L'occupation de la chaussée Saint-Nicolas cessera à partir du jour de la notification de la présente décision. La compagnie des Salins du Midi et les sieurs Vola et Ambard sont renvoyés devant le conseil de préfecture du Var, pour être statué, après expertise, sur l'indemnité qui pourra être due à la compagnie pour le passé à raison de l'occupation de sa chaussée. Dépens à la charge des sieurs Vola et Ambard.)

(N° 544)

[5 août 1881.]

Voirie (Grande). — Introduction d'animaux sur la voie ferrée.— Contravention.— (1re *espèce*, Ministre des Travaux Publics contre Sauloup).—*L'introduction d'une vache sur la voie ferrée par un passage à niveau dont les barrières avaient été régulièrement ouvertes pour livrer passage à une voiture et à un troupeau de bestiaux, constitue une contravention de grande voirie, même en l'absence de toute dégradation* (1re *espèce*). — *Mais il n'y a pas de contravention si cette introduction a eu lieu par des barrières ouvertes à un moment où, réglementairement, elles auraient dû être fermées* (2e *espèce*) (*). (*Recours du Ministre des Travaux Publics... contre un arrêté du 27 décembre* 1880, *Mayenne, renvoyant le sieur Sauloup, fermier à Chenazé, des fins d'un procès-verbal dressé contre lui le* 10 *novembre* 1880 *pour avoir laissé une vache lui appartenant s'introduire dans l'enceinte de la voie ferrée.*)

(*) Voir avril 1880, Emonot, *Ann.* 1881, p. 1047 et le renvoi.

Geoffroy se présentant pour traverser la voie aurait eu droit de requérir l'ouverture de la barrière);

Vu l'arrêt du Conseil du 16 décembre 1759;

Vu la loi des 19-22 juillet 1791, la loi du 29 floréal an X, et la loi du 25 mars 1842;

Considérant qu'il résulte de l'instruction et qu'il n'est pas contesté qu'au moment où les vaches du sieur Geoffroy ont pénétré dans l'enceinte de la voie ferrée par le passage à niveau n° 26, ce passage, qui appartenait à la première classe devait, conformément aux prescriptions des règlements administratifs, être fermé;

Considérant qu'il est, au contraire, reconnu que les barrières dudit passage à niveau étaient ouvertes; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture de la Côte-d'Or a renvoyé le sieur Geoffroy des fins du procès-verbal dressé contre lui... (Rejet.)

(N° 546)

[2 août 1881.]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Compétence. — Jury. — Indemnité spéciale. — (Sieur Taillefer.) — *Est nulle pour excès de pouvoirs la décision du jury qui accorde une indemnité de dépréciation que ni le tableau des offres et demandes ni les énonciations du procès-verbal ne mentionnaient comme ayant été réclamée par l'exproprié à titre de conséquence directe et immédiate de l'expropriation.*

ARRÊT.

La Cour,

. . . . . .

Sur le moyen unique du pourvoi :

Vu l'article 38 de la loi du 3 mai 1841;

Attendu que le jugement d'expropriation s'appliquait exclusivement à deux parcelles, l'une en nature de pré, l'autre en nature de pâtis;

Attendu que, sur les offres à lui faites par l'expropriant d'une somme déterminée pour chacune des parcelles, le sieur Taillefer a demandé une somme totale de 30 000 francs; qu'il ne résulte ni du tableau des offres et demandes ni des énonciations du procès-verbal que l'exproprié ait réclamé une indemnité spéciale à raison de la dépréciation qu'aurait subie une usine à lui appartenant, et soutenu que cette dépréciation était une conséquence directe et immédiate de l'expropriation; que cependant le jury a accordé une somme de 6 000 francs pour dommage causé à cette usine; qu'en allouant cette indemnité le jury a excédé ses pouvoirs et a violé l'article de loi susvisé :

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 547)

[23 août 1881.]

Chemins de fer. — Tarif spécial. — Clause de non-garantie. — Preuve. — (Sieur Desthorest.) — *En matière de transport par voies ferrées, la clause de non-garantie stipulée dans un tarif spécial dûment homologué a pour effet d'obliger l'expéditeur ou le destina-*

, DI

te a
e ou

A

. .
niqu
53
e fe
de
edit
use
s de
elle
n au
'euv
se;
ctio
pay
esqu
yag
n° 5
que
co
ntif
val
e q
être
de l
jug
e la

déf

N

[24

ort
du
de

réception de la marchandise et le payement du prix de transport ont pour effet d'éteindre toute action en responsabilité contre le voiturier. — Il en est ainsi, alors même que les colis ont été reçus et que le prix de transport a été payé par un tiers chargé par le destinataire de transporter lesdits colis à son domicile.

ARRÊT.

La Cour,

. . . . . .

Donnant défaut contre le défendeur;

Vu l'article 105 du Code de commerce;

Attendu que le jugement attaqué constate que Ranciat a chargé Luneau, camionneur, de retirer de la gare de Moulins et de transporter à son domicile les marchandises à lui expédiées par le chemin de fer d'Orléans;

Attendu que Luneau, agissant ainsi comme mandataire, a reçu le colis destiné au sieur Ranciat, et a, par suite, payé le prix du transport, sans protestation ni réserve;

Attendu qu'aux termes de l'article ci-dessus visé, cette réception et ce payement avaient pour effet d'éteindre toute action en responsabilité contre la compagnie;

D'où il suit, qu'en décidant le contraire et en condamnant cette compagnie à payer au sieur Ranciat la somme de 20 francs comme indemnité du retard dont il se plaignait, le jugement attaqué a violé ledit article :

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 549)

[8 novembre 1881.]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Significations. — Élection de domicile. — (Sieur l'Hopital.) — *Les offres et notifications sont valablement signifiées au domicile élu par les demandeurs expropriés, si cette élection de domicile, bien que faite dans une protestation dirigée contre une compagnie de chemin de fer à l'occasion de l'expropriation qu'elle poursuivait, ne contient aucune mention ayant pour objet d'en restreindre expressément les effets à la notification des actes de procédure concernant une action déterminée.*

ARRÊT.

La Cour,

. . . . . .

Sur le moyen unique du pourvoi :

Vu l'article 105 du Code de commerce ;

Attendu qu'il résulte du jugement attaqué que Dubois a payé à la compagnie du Midi, sans protestations ni réserves, plusieurs taxes de stationnement, à raison de 10 francs par wagon et par jour de retard, pour diverses expéditions de fourrages, à lui adressées antérieurement à l'année 1878; que, le 11 mars de cette année, il a réclamé le remboursement de ces taxes qu'il prétendait avoir été illégalement perçues, la compagnie ayant contrevenu à l'arrêté ministériel du 12 janvier 1872, en laissant stationner sur les wagons les marchandises qu'elle aurait dû faire décharger ;

Attendu que le tribunal de commerce de Narbonne a repoussé la fin de non-recevoir opposée de ce chef par la compagnie, en se fondant sur ce que l'article 105 du Code de commerce est inapplicable à l'espèce, « puisqu'il s'agit d'une erreur de calcul dans l'application d'un tarif ; »

Mais attendu que l'action intentée par Dubois n'a pas pour objet la réparation d'une erreur dans le calcul de la taxe ou dans l'application d'un tarif légalement inapplicable à l'espèce, mais bien le remboursement de droits perçus pour le stationnement de marchandises que la compagnie aurait, à tort, laissées sur les wagons, au lieu d'en opérer le déchargement, ce qui constituerait une faute dans l'exécution des conditions du contrat de transport, à laquelle est opposable l'exception tirée de l'article 105 précité ;

D'où il suit qu'en rejetant cette exception invoquée par la compagnie, le jugement attaqué a violé ledit article :

Par ces motifs, donne défaut contre Dubois ;

Casse, etc.

(N° 551)

[16 novembre 1881.]

Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Refus de prendre livraison. — Vente. — Responsabilité. — (Sieur Paul Merville.) — *Le voiturier qui fait vendre, sans observer les formes prescrites par l'article 106 du Code de commerce, des marchandises dont le destinataire n'a pas pris livraison, engage sa responsabilité, mais il ne*

destinataire, à la gare, deux heures après l'arrivée du train, n'implique pas l'obligation de donner aux destinataires avis de l'arrivée des marchandises, mais seulement d'être en mesure de les délivrer à l'expiration du délai prescrit.

ARRÊT.

La Cour,

. . . . . .

Sur le moyen unique du pourvoi :

Vu l'article 4 de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866, ainsi conçu :

« Les expéditions concernant les transports à grande vitesse seront mises à la disposition des destinataires, à la gare, deux heures après l'arrivée du train mentionné dans les articles 2 et 3 ; »

Attendu que les règlements qui concernent les chemins de fer doivent être strictement appliqués, et qu'il n'est pas permis, sous prétexte d'interprétation, d'ajouter arbitrairement aux obligations qu'ils imposent soit aux compagnies, soit à ceux qui traitent avec elles ;

Attendu que l'obligation imposée par l'article 4 précité aux compagnies de chemins de fer de mettre les expéditions en grande vitesse à la disposition des destinataires, à la gare, deux heures après l'arrivée du train, n'implique pas l'obligation de donner aux destinataires avis de l'arrivée de ces marchandises, mais seulement d'être en mesure de les délivrer, quand, à l'expiration du délai prescrit, les destinataires se présentent pour prendre livraison ;

Que, cependant, le jugement attaqué a condamné la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée à une indemnité envers le sieur Duclaux pour le préjudice causé par un retard de livraison, sans constater que ce destinataire se soit présenté en gare avant le jour où il a retiré sa marchandise, et en se fondant uniquement sur ce que la compagnie avait négligé d'avertir ledit sieur Duclaux de l'arrivée de l'expédition ;

D'où il suit qu'en décidant ainsi, le jugement attaqué a violé l'article 4 de l'arrêté ministériel précité :

Par ces motifs, donnant défaut contre le sieur Duclaux défendeur ;

Casse, etc.

qui la requiert, d'y appeler l'expéditeur; d'où il suit, qu'en écartant, sans l'apprécier au fond, cet élément de défense présenté par la compagnie, le jugement attaqué a faussement appliqué et, par suite, violé les articles précités du Code de commerce :

Par ces motifs, donnant défaut contre Lapalud et Déchet, défendeurs;

Casse, etc.

(N° 554)

[30 novembre 1881.]

Chemins de fer. — Avaries. — Responsabilité. — Preuve. — (Sieur Péponey.)— *Lorsqu'une marchandise a voyagé aux conditions d'un tarif portant que le transporteur ne répond pas des déchets et avaries de route, il ne suffit pas, pour justifier la condamnation du transporteur, que les juges, pour déclarer ce transporteur en faute, se bornent à de simples inductions; il faut qu'ils affirment le fait constitutif de la faute.*

ARRÊT.

La Cour,

. . . . . .

Vu le tarif spécial E 38 des transports à petite vitesse, commun aux compagnies d'Orléans et du Midi, portant que les compagnies ne répondent pas des déchets et avaries de route;

Attendu qu'il est constant, en fait, qu'Albert Cézard a remis le 2 janvier 1879, en gare à Chantenay, réseau de la compagnie d'Orléans, soixante pains de sucre pour être expédiés en petite vitesse, à Péponey, en gare de Bagnères-de-Bigorre, réseau de la compagnie du Midi, et que l'expéditeur a requis le tarif le plus réduit;

Que cette réquisition entraînait nécessairement l'application du tarif spécial E 38 commun aux compagnies d'Orléans et du Midi, qui comprend les sucres dans ses nomenclatures, et qui, dûment homologué par l'autorité supérieure, a force de loi;

Attendu que si la clause de non-garantie stipulée dans son tarif n'a pas pour effet d'affranchir la compagnie de toute responsabilité à raison des fautes commises par elle ou par ses agents, elle a pour résultat, contrairement aux règles du droit commun, d'en mettre la preuve à la charge des expéditeurs ou des destinataires;

Attendu cependant que, pour accueillir la demande de Péponey

en payement de l'avarie constatée à l'arrivé [illegible] s'est fondé, en premier lieu, sur ce que la marchandise avait été reçue sans réserve à la gare d'expédition, sur ce que l'avarie n'avait pu se produire qu'accidentellement et non par vice propre et qu'il fallait induire de la quantité considérable de sucre mouillé que la mouillure ne pouvait être attribuée qu'à une faute lourde de la compagnie du Midi; enfin, sur ce qu'on devait admettre ou que la compagnie avait transporté le sucre en wagons découverts ou en wagons fermés, mais ayant besoin de réparations, ou dans des wagons à bestiaux, et qui ne fermaient pas hermétiquement, ou encore que la marchandise serait restée en souffrance dans une gare, sans, du reste, qu'aucun retard ait été imputé à la compagnie;

Attendu que ce sont là de simples inductions et non l'affirmation d'un fait déterminé constitutif d'une faute; d'où il suit que le jugement attaqué a violé les dispositions du tarif susvisé:

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin de statuer sur le second moyen;

Statuant par défaut à l'égard de Péponey;

Casse, etc.

(N° 555)

(6 décembre 1881.)

Compétence. — Régime des eaux. — Droit de propriété. — Servitude.

(Sieur Garnier père.) — *Si l'Administration a seule pouvoir d'ordonner la suppression ou les modifications réclamées comme conséquence d'une atteinte portée par une commune à l'exercice de droits de propriété ou de servitude sur les eaux d'un canal, c'est l'autorité judiciaire qu'il appartient de déterminer le sens et la portée des titres invoqués pour établir les droits de propriété ou servitude.*

ARRÊT.

La Cour,

. . . . . .

Sur le moyen unique du pourvoi:

Vu la loi des 16-24 août 1790, titre II, article 13, et la loi du 16 fructidor an III;

Attendu qu'il résulte des conclusions relatées aux qualités de l'arrêt attaqué que, par son action, Garnier prétendait que les travaux exécutés par la commune de Crest et ceux qu'elle projetait

tant sur le canal de Jubernon que sur ses bords, portaient atteinte à l'exercice des droits de propriété ou de servitude concédés à ses auteurs sur les eaux dudit canal, suivant un régime déterminé par un acte de droit civil, en date du 1er avril 1820, et autres actes y annexés, et aggravaient l'obligation de curage qui s'y rattachait;

Attendu que, si l'arrêt attaqué a décidé avec raison que, s'agissant de travaux publics, l'Administration avait seule pouvoir pour en ordonner soit la suppression, soit les modifications réclamées par Garnier, comme conséquence de l'atteinte portée à ses droits, il en était autrement du chef du litige concernant l'étendue des droits de propriété ou de servitude prétendue par Garnier et l'obligation de curage qu'il faisait résulter du titre de 1820 et de ses annexes;

Que, nonobstant le caractère des travaux publics exécutés ou projetés par la commune, et malgré la nature domaniale attribuée au sol qui en était l'assiette, il appartenait à l'autorité judiciaire, seule compétente pour connaître des questions de propriété ou de dépossession, ainsi que des difficultés qui naissent de l'interprétation d'une convention de droit commun, de déterminer le sens et la portée des titres invoqués par Garnier, de déclarer si les travaux dont s'agit portaient atteinte au droit de propriété ou de servitude prétendu sur le canal, ou aggravaient l'obligation de curage;

D'où il suit que la Cour d'appel, en se déclarant, sans distinction, incompétente pour connaître en l'état, de l'action portée devant elle, a méconnu et violé les dispositions de loi susvisées:

Par ces motifs, casse, etc.

(N° 556)

[7 décembre 1881.]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Visite des lieux. — Indemnités alternatives. — Procès-verbal. — Énonciations. — (Sieur Thierry-Delanoue.) — 1° *Le fait par un exproprié de s'être défendu devant le jury, sans se plaindre de n'avoir pas été averti de la visite des lieux par ledit jury et de n'avoir pu y assister, couvre le grief qui aurait pu résulter de ce défaut d'avertissement;* — 2° *Le jury n'est obligé de fixer d'une manière alternative l'indemnité débattue entre les parties, qu'autant que celles-ci y ont conclu;* —

3° Les énonciations du procès-verbal des débats doi
contre toutes allégations contraires des parties. On ne
que le jury ait compris dans l'indemnité par lui fixée
jets mobiliers, quand même il en aurait été question
distribuée aux jurés par l'exproprié, si cette circo
appuyée par aucune conclusion des parties et par a
du procès-verbal.

ARRÊT.

La Cour,

. . . . . .

Sur le premier moyen de cassation :

Attendu qu'en admettant, avec le pourvoi, que l'
jour et de l'heure auxquels le jury se transporterait
contentieux ne résulte pas suffisamment du proc
débats, et qu'ainsi l'avertissement donné aux partie
de précision, il est certain du moins que, le 29 mars,
dience publique a été reprise et que le jury eut décla
cédé à la visite des divers immeubles soumis à l'exp
demandeur en cassation a plaidé au fond sans allégu
assister à ladite visite, en tant qu'elle le concernait,
mer à cet égard ni protestations ni réserves; que,
grief n'est pas recevable :

Sur le deuxième moyen :

1° En ce qui concerne l'établissement du passage :

Attendu qu'il n'y a, en aucun cas, obligation pou
fixer d'une manière alternative l'indemnité débattue e
ties qu'autant que celles-ci y ont conclu, et que, dan
procès-verbal ne relate aucunes conclusions prises
soit par Thierry-Delanoue, soit par l'expropriant; qu
allouant à Thierry une indemnité ferme et unique, n
ni l'article 39, § 4, ni l'article 38 de la loi du 3 mai 18

2° En ce qui touche le droit de passage réclamé pa
sur le chemin d'accès à la gare du chemin de fer :

Attendu que le procès-verbal constate que la comp
sionnaire, par l'organe de son avocat, « a déclaré adh
mande formulée au nom du sieur Thierry et, par
reconnaitre à ce dernier le droit qu'il sollicite ; » q
de plus, que le magistrat directeur du jury a do
parties de leurs demande, déclaration, consentemen
naissance ;

Attendu que ces mentions du procès-verbal, les seu
sent faire foi, nonobstant toutes allégations contraire

deur, excluent toute incertitude sur la portée de la décision rendue par le jury; qu'ici encore elle n'a donc pas contrevenu à l'article 38 précité;

Sur le troisième moyen :

Attendu qu'il consiste à soutenir que le jury, excédant les bornes de sa compétence, a compris dans l'indemnité par lui allouée le prix de 2 250 mètres de scories appartenant à l'exproprié et dont la compagnie défenderesse se serait emparée en même temps que des terrains où elles étaient déposées;

Mais attendu qu'il n'apparaît d'aucunes conclusions des parties ni d'aucun passage du procès-verbal, que le jury ait été appelé à se prononcer sur la valeur des scories dont il s'agit; que, dès lors, le moyen doit être considéré comme manquant en fait :

Par ces motifs, rejette, etc.

(N° 557)

[19 décembre 1881.]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Magistrat directeur. — Excès de pouvoirs. — (Sieurs Bordet.) — *Le magistrat directeur du jury commet un double excès de pouvoir lorsque : 1° il provoque le jury à prononcer par une décision unique sur l'indemnité, au lieu de statuer par voie alternative, alors que les parties ont prétendu que les parcelles de terrains expropriées ne se trouvaient pas dans les conditions prévues par l'article 51 de la loi du 3 mai 1841 pour la prise en considération d'une plus-value immédiate et spéciale; 2° il manifeste son opinion personnelle sur divers éléments de fait de la contestation, de telle sorte que son ingérence puisse influer sur la décision du jury.*

ARRÊT.

La Cour,

. . . . . .

Sur les deuxième et troisième moyens du pourvoi :

Vu les articles 38 et 39, § 4, de la loi du 3 mai 1841;

Attendu qu'il résulte des conclusions insérées au procès-verbal que les frères Bordet soutenaient que les parcelles de terrain expropriées sur eux étaient absolument distinctes et tout à fait indépendantes de leurs usines et que, par conséquent, celles-ci se trouvaient en dehors des conditions dans lesquelles l'article 51 de

la loi du 3 mai 1841 ordonne de prendı
value immédiate et spéciale du restan
mandaient que le jury fût appelé à st
dans la double hypothèse de la supput
plus-value, faisant d'ailleurs toutes rése
l'existence de la prétendue plus-value
nait au contraire qu'il devait être stat
comprenant l'appréciation même de la

Attendu que, sur ces conclusions res
teur a, par une ordonnance, décidé qu
tion alternative et que le jury deva
unique sur l'indemnité, ce qui a eu lie

Que cette ordonnance porte ce qui s

« Considérant que l'établissement d
restant de la propriété de MM. Bordet,
posé de terres, prés et bois dont pa
usines de Leuglay, l'augmentation de v
visée par l'article 51 de la loi, qui auto
dans l'indemnité qu'il doit fixer de to
pour les parties, de l'expropriation ; »

Attendu que, dans cet état du dél
soulevait une difficulté sur le fond du
l'appréciation de simples éléments de
être statué par le jury par voie alterna
par les consorts Bordet, de façon à ré
tente la décision définitive ;

Que le magistrat directeur a com
pouvoirs, d'une part, en provocant le
décision unique sur l'indemnité, au lieu
native ; d'autre part, en manifestant, par
a pu influer sur la décision du jury, s
divers éléments de fait de la contestati
au lieu de se borner à l'éclairer sur le
loi ;

D'où suit que le magistrat directeu
jury par sa décision, qui en a été la
tions de loi susvisées :

Par ces motifs et sans qu'il soit besoi
moyen ;

Casse et annule, etc.

(N° 558)

[21 décembre 1881.]

Expropriation pour cause d'utilité publique. — Dépôt du plan parcellaire. — Délai. — (Époux Roger.) — Le délai de huitaine, imparti par l'article 5 de la loi du 3 mai 1841, pour le dépôt à la mairie du plan parcellaire des terrains ou édifices dont la cession paraît nécessaire, n'expire qu'à la fin du huitième jour, c'est-à-dire à minuit.

ARRÊT.

La Cour,

. . . . . .

Vu les articles 2 et 5 de la loi du 3 mai 1841 ;

Attendu qu'aux termes de l'article 2 de la loi du 3 mai 1841 un jugement ne peut prononcer l'expropriation pour cause d'utilité publique qu'après l'accomplissement des formalités prescrites au titre II de la même loi ;

Attendu qu'au nombre de ces formalités figure le dépôt à la mairie, pendant huit jours, du plan parcellaire des terrains ou édifices dont la cession paraît nécessaire, afin que les parties intéressées puissent en prendre connaissance et fournir leurs observations ;

Attendu que le délai de huitaine, ainsi imparti par la loi, doit être complet et qu'il n'expire, en conséquence, qu'à la fin du huitième jour, c'est-à-dire à minuit ;

Attendu, en fait, qu'il est constaté par le procès-verbal dressé par l'adjoint au maire de la commune de Rosnay, que l'enquête à laquelle il a été procédé à l'effet de recevoir les observations des parties intéressées sur le plan parcellaire, relatif à l'établissement d'un champ de foire, a été ouverte le 14 octobre 1878, et close le 21 du même mois, à 6 heures du soir.

D'où il suit que les demandeurs n'ayant pas joui de l'intégralité du délai auquel ils avaient droit, le jugement attaqué, en prononçant l'expropriation des terrains qui leur appartiennent, a formellement violé les articles de loi ci-dessus visés :

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin de statuer sur les autres moyens du pourvoi ;

Donnant défaut contre la commune défenderesse ;

Casse, etc.

(N° 55

14 janvier 18

pour cause d'utilité publi
niveau.—(Sieur de Nays
lir un passage à niveau a
t même d'expropriation, l
fixant deux indemnités al
blirait un gardien, l'autr
e sans gardien.

ARRÊT.

. . . . . .

en unique du pourvoi :
e l'établissement d'un p
liqué sur les plans parcel
de cessibilité et l'exprop
ise d'utilité publique a été
vrier dernier, par le trib
séquence nécessaire de l
es lors, que l'obligation p
privé, au profit du dema
cord spécial des parties
jugement d'expropriatic
pas fait partie de l'indem
onsisté qu'en une somme
e, devant le jury, le déb
effectivement point por
à niveau privé serait éta
enfermé dans la question
ait confiée; que la décis
ternatives, l'une pour le
re pour le cas où il laiss
que donc ni de clarté ni
évoyant toutes les hypot
n dans les conditions où
e là que cette décision c
n loin de violer les dispo
la loi du 3 mai 1841, vi
ait une saine application
tifs, rejette, etc.

(N° 560)

[18 janvier 1882.]

Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Payement du prix. Réserves. — (Sieurs Joseph Jeanton.) — *Une compagnie de chemins de fer ne peut refuser la livraison de marchandises transportées, sous prétexte que la vérification de la taxe doit être immédiate et préalable, lorsque les destinataires offrent de payer le prix du transport réclamé sous réserve de se faire rembourser en cas de fausse application des tarifs.*

ARRÊT.

La Cour,

. . . . . .

Sur le moyen unique du pourvoi :

Attendu que sur l'offre faite par les destinataires de payer le prix du transport réclamé, sous réserve de se faire rembourser en cas de fausse application des tarifs, la compagnie a refusé la livraison sous prétexte que la vérification de la taxe devait être immédiate et préalable;

Attendu que ces réserves n'étaient que la manifestation légitime d'un droit; que dès lors l'arrêt attaqué, en condamnant la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée à livrer les marchandises transportées en l'état des réserves faites par les destinataires, n'a pu violer les articles 104 et 106 du Code de commerce visés par le pourvoi :

Par ces motifs, rejette, etc.

(N° 561)

[24 janvier 1882.]

Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Tarif. — Voitures. — (Sieur Jacquemot.) — *Les dispositions d'un tarif spécial au transport des voitures, qui par la généralité de ses termes comprend toutes les voitures transportées, est applicable au cas où les divers objets compris en des colis distincts dans une même expédition forment l'ensemble nécessaire pour composer une voiture qui aurait été démontée.*

application de l'article 2000 du Code civil, l'homme de service à gages qui aurait été blessé dans l'exécution des ordres par lui reçus en cette qualité. Ce dernier ne doit pas être en effet considéré comme un mandataire.

ARRÊT.

La Cour,

. . . . . .

Vu l'article 2000 du Code civil, ainsi conçu : « Le mandant doit aussi indemniser le mandataire des pertes que celui-ci a essuyées à l'occasion de sa gestion, sans imprudence qui lui soit imputable; »

Attendu qu'il résulte de l'arrêt attaqué que Choulet, homme d'équipe de la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée était, au moment où il a été blessé par un voyageur, chargé d'une surveillance ayant pour objet d'assurer l'exécution des règlements dans la gare d'Aix-les-Bains, et que cette surveillance était spécialement attachée à son service;

Attendu que, dans ces circonstances, Choulet n'était qu'un homme de service à gages et ne faisait qu'exécuter les ordres qu'il avait reçus en cette qualité; que dès lors, en le considérant comme un mandataire et en condamnant la compagnie à l'indemniser du dommage éprouvé par lui dans l'accomplissement de son service, l'arrêt attaqué a faussement appliqué et, par suite, violé l'article 2000 ci-dessus visé :

Par ces motifs, casse, etc.

(Chambre criminelle.)

(N° 563)

[15 mai 1881.]

Chemins de fer. *— Arrêté ministériel du 20 novembre 1879. — Acide nitrique. — Jugement avant faire droit. — Droits réservés. — Absence de grief.*—(Sieur Achille Thomas.)— *Lorsqu'un jugement avant faire droit a admis le prévenu d'avoir contrevenu à l'ordonnance du 15 novembre 1846 et à l'arrêté ministériel du 20 novembre 1879 à prouver par témoins, en réponse à la demande de la compagnie des chemins de fer, partie civile, que le flacon, confié par lui à cette compagnie, ne contenait que de l'acide nitrique du commerce*

e ce liquide n'avait pu donner lieu à aucune explosion, ni être use d'un incendie; le jugement ayant, d'ailleurs, réservé tous roits et laissé entière l'action du ministère public, cette décie peut être attaquée pour violation des textes précités.

our,

. . . . . .

du que Thomas avait été traduit devant le tribunal de correctionnelle à la requête du ministère public pour avoir enu à l'ordonnance du 15 novembre 1846 et à l'arrêté mi- l du 20 novembre 1879 et pour se voir, en conséquence, plication de l'article 1er de la loi du 15 juillet 1845 sur la la sûreté et l'exploitation des chemins de fer;

du que la compagnie du chemin de fer du Nord s'était partie civile et avait conclu à ce que des dommages-intérêts ent alloués, à raison du préjudice par elle éprouvé et qui conséquence de la contravention par lui commise;

du que le tribunal et la cour se trouvaient saisis et avaient r et sur l'action du ministère public et sur l'action civile par la compagnie;

du qu'en présence des prétentions de Thomas, qui soute- le préjudice éprouvé par la compagnie ne pouvait lui être le et qu'il ne pouvait en être déclaré responsable, le tri- lont le jugement a été confirmé par la cour qui en a adopté fs, a, par un avant faire droit et pour être à même de sta- une seule décision sur les deux actions dont il était saisi, homas à prouver par témoins que ledit flacon ne renfer- e de l'acide nitrique du commerce et que ce liquide n'avait er lieu à aucune explosion ni être la cause d'un incendie.

lu, à la vérité, que Thomas, dans ses conclusions, deman- re renvoyé des poursuites, prétendant que l'arrêté minis- 20 novembre 1879 ne pouvait être invoqué contre lui, un e cette nature ne pouvant être applicable aux tiers, mais ibunal et la cour n'ont pas statué sur cette prétention; t entendu réserver tous les droits, et laisser entière l'ac- ministère public;

du, en effet, que l'un des motifs du jugement est ainsi « que cette preuve est pertinente au point de vue des es-intérêts réclamés par la partie civile; »

lu, en conséquence, que l'arrêt attaqué n'a porté aucune soit à l'action du ministère public, soit à l'action civile npagnie du chemin de fer; que tous les droits à cet égard

ont été réservés, et que, par suite, il n'a violé ni la loi du 15 juillet 1845, ni l'arrêté ministériel du 20 novembre 1879, ni enfin aucune des lois invoquées à l'appui du pourvoi ;

Par ces motifs, rejette, etc.

(N° 564)

[3 juin 1881.]

Procès-verbal. — Foi due. — Preuve contraire. — Enquête. — Appel — Voirie. — Travaux confortatifs. — Appréciation du caractère des travaux. — Compétence. — (Sieur Emile Gaujard et Clotilde Marie.) — *Le jugement statuant sur un appel de simple police peut, sans méconnaître la foi due au procès-verbal faisant foi jusqu'à preuve contraire, s'appuyer pour en contredire les constatations sur l'enquête régulièrement faite en première instance. S'il appartient exclusivement à l'autorité administrative d'apprécier le caractère confortatif de travaux faits sur une maison sujette à reculement, le juge de simple police peut, au contraire, sans excès de pouvoir, déclarer que les travaux étaient conformes à l'arrêté d'autorisation, s'agissant alors, non de l'interprétation, mais de l'application pure et simple d'un acte administratif dont les dispositions ne présentaient pas d'ambiguïté.*

La Cour,

. . . . . .

Sur le premier moyen, pris de la violation prétendue de l'article 154 du Code d'instruction criminelle, en ce que le jugement attaqué aurait méconnu la foi due à un procès-verbal régulier dressé en matière de voirie ;

Attendu que les prévenus, Dlle Marie en qualité de propriétaire, et Goujard en qualité d'entrepreneur, étaient poursuivis pour des infractions prétendues à un arrêté préfectoral autorisant certains travaux à exécuter dans une maison sise sur un chemin vicinal de grande communication, et sujette à reculement ; lesdites infractions constatées par un procès-verbal du maire de Sergines, en date du 5 octobre 1880 ;

Attendu, il est vrai, que ce procès-verbal faisait foi, jusqu'à preuve contraire, des faits matériels qu'il constatait ; mais que, devant le premier juge, il avait été débattu par une enquête régulière ; que, par suite de cette enquête, le tribuna correctionnel de Sens, statuant sur l'appel des prévenus, était rentré dans sa pleine

liberté d'appréciation ; que, dès lors, le jugeme
nant en considération, pour discuter les constata
verbal, les témoignages reçus dans cette enqué
celui de l'agent voyer chargé de la surveillance
il s'agissait, loin de violer la foi due à un p
débattu, a fait au contraire une juste et saine ap
cipes de la matière ;

Sur le deuxième moyen, pris de la violation
ticle 5 de l'édit de 1607, en ce que le tribunal
caractère des travaux exécutés, aurait empiété s
de l'autorité administrative et commis un excès

Attendu que, si à l'Administration seule appa
déterminer si lesdits travaux avaient, ou non,
fortatif, le jugement attaqué n'a porté aucune a
puisque la question n'a pas été jugée et que le tr
à déclarer que les travaux étaient conformes à l
tion dont les prescriptions avaient été rigoureu
par les prévenus ; que c'était là une déclaration
la compétence du juge de simple police, puis
l'application pure et simple, et non l'interpréta
ministratif, dont les dispositions, d'ailleurs, éta
présentaient aucune ambiguïté ;

Qu'en conséquence, le tribunal correctionne
tuant comme il l'a fait, n'a pu ni violer l'édit d
commettre aucun excès de pouvoir ;

Par ces motifs, rejette, etc.

(N° 565)

[17 juin 1881.]

*Voirie. — Construction élevée sur la voie publiq
sur le caractère de grande et de petite voirie. —.*
—(Sieur Mathieu Estrade.) — *Lorsque le preven
sans autorisation, sur un terrain dépendant d'un
soutenu, par des conclusions formelles, que le te
d'un embranchement classé comme annexe d'un
et qu'en conséquence, le conseil de préfecture ét
pour connaître de la contravention, est insuffis
jugement qui, pour repousser ces conclusions, s
que le prévenu n'a pas prouvé que le terrain fît*

nationale. Le tribunal aurait dû rechercher quel était le caractère de la voie où la construction avait été élevée, et décider d'après les plans et autres documents qui lui étaient soumis si le terrain litigieux appartenait à la grande ou à la petite voirie.

La Cour,

. . . . . .

Vu le mémoire produit à l'appui du pourvoi, et le mémoire en défense du procureur de la République près le tribunal correctionnel de Lourdes;

Sur le moyen tiré de la violation de l'article 7 de la loi du 20 avril 1881 :

Vu ledit article ;

Attendu qu'Estrade comparaissait devant le tribunal corretionnel de Lourdes, saisi de l'appel d'un jugement du tribunal de simple police de cette ville, sous la prévention d'avoir contrevenu à l'article 471, § 11, du Code pénal, en élevant des constructions sur un terrain dépendant de la place Lapacca;

Attendu que, par des conclusions formelles, Estrade soutenait que le terrain sur lequel il avait construit faisait partie intégrante de l'embranchement classé comme annexe de la route nationale n° 21, par décret du 25 août 1875, et que, dès lors, le conseil de préfecture était seul compétent pour connaître de la contravention à lui imputée;

Attendu que, pour statuer sur cette question de compétence, qui était d'ordre public, le tribunal avait à rechercher quel était le caractère de la voie au lieu où les constructions avaient été faites, et décider lui-même, d'après les plans et les autres documents qui lui étaient soumis, si le terrain litigieux appartenait à la grande ou à la petite voirie ;

Attendu qu'au lieu de se livrer à ces investigations nécessaires, le tribunal s'est borné à déclarer qu'Estrade ne prouvait pas que ce terrain fît partie de la route nationale n° 21 ; qu'un pareil motif est insuffisant ; qu'il ne permet pas à la Cour de cassation d'exercer son contrôle ; d'où il suit que l'article 7 de la loi du 20 avril 1810 a été violé ;

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin de statuer sur les autres moyens, casse et annule le jugement du tribunal correctionnel de Lourdes, en date du 2 février 1881, et pour être à nouveau statué sur l'appel du jugement du tribunal de simple police de Lourdes du 3 novembre 1880, renvoie la cause et le prévenu devant le

tribunal de police correctionnel de Tarbes, à c
libération spéciale prise en chambre du conseil

Attendu, au surplus, que le jugement est ré

Par ces motifs, rejette, etc.

(N° 566)

[18 août 1881.

Voie publique. — Jet d'eau. — Excuse illégale.

Rejet par une fenêtre sur la voie publique co tion prévue par l'article 471 du Code pénal. tirée de ce que, dans l'espèce, l'eau jetée n'été n'avait causé aucun dommage.

La Cour,

. . . . . .

Sur le moyen unique du pourvoi, pris de l ticle 471, n° 6, du Code pénal;

Vu ledit article, lequel est ainsi conçu : « mende... 6° ceux qui auront jeté ou exposé édifices des choses de nature à nuire par leu exhalaisons insalubres; »

Attendu que le jugement attaqué constate Deloy d'avoir, à Constantine, au jour indiqué, l fenêtre de sa maison d'habitation de l'eau qui le trottoir de la voie publique; que, néanm relaxe par le motif que la malpropreté de ce été établie, et qu'en fait elle n'aurait causé au

Attendu que l'article 471 susvisé met au nor tions qu'il prévoit le jet de choses de natu chute; que l'eau jetée par une fenêtre, mêm pre, peut cependant nuire par sa chute; qu pour que la contravention existe, qu'un dom qu'il suit de là que le juge, en accueillant une par la loi et en refusant d'appliquer la disposi l'article 471, n° 6, précité, en même temps même Code :

Par ces motifs, casse et annule le jugement d police de Constantine, en date du 4 juin 1881, et la prévention dirigée contre la femme Deloy, re les pièces de la procédure devant le tribunal

Milah (arrondissement de Constantine), à ce déterminé par délibération spéciale prise en chambre du conseil.

(N° 567)

[25 août 1881.

Voitures. — Plaque. — Double responsabilité du propriétaire et du conducteur. — (Sieur Jean Laballe.) — *Le propriétaire de la voiture trouvée circulant sans plaque est personnellement et pénalement responsable de la contravention en même temps que le conducteur. Une double amende doit, en conséquence, être prononcée. Mais est souveraine la déclaration du juge de fait portant, conformément d'ailleurs aux constatations du procès-verbal, que la personne contre laquelle le ministère public requérait l'application de l'amende n'était point le propriétaire de la voiture.*

La Cour,

. . . . . .

Sur le moyen de cassation, pris de la violation prétendue de l'article 7 de la loi du 31 mai 1851 et de l'article 16 du décret du 10 mai 1852, en ce que le jugement attaqué se serait refusé à prononcer une peine contre le sieur Laballe, régisseur des héritiers Simonnet, lesquels sont propriétaires de la voiture à l'occasion de laquelle a eu lieu la poursuite :

Attendu que l'article 7 de la loi du 31 mai 1851 frappe cumulativement d'une amende, variable seulement dans sa quotité, et le propriétaire et le conducteur de la voiture, celui-là comme coupable de l'avoir livré à la circulation sans avoir rempli les obligations imposées par la loi, celui-ci pour s'en être servi sur la voie publique avant de s'être assuré qu'elle était munie d'une plaque régulière ;

Attendu que c'est également au propriétaire de la voiture que l'article 16 du décret du 18 août 1852 impose l'obligation de faire placer sur cette voiture une plaque métallique dans les conditions que cet article détermine ;

Attendu que devant le tribunal de simple police le ministère public avait requis, non pas que Laballe fût condamné comme civilement responsable des faits du conducteur considéré comme son préposé, mais que ledit Laballe, comme responsable pénalement de la contravention, fût, en même temps que le conducteur lui-même, condamné personnellement à l'amende portée par l'ar-

dont il s'agit a été placée d'une façon tout à fait conforme à l'alignement donné par l'autorité compétente, qu'elle ne fait point saillie et qu'elle n'empiète point sur la voie publique;

Attendu que, dans cette situation de fait, le jugement attaqué, en n'ordonnant pas la démolition de la balustrade et en se bornant à prononcer une amende contre Maurin, pour l'avoir établie sans autorisation préalable, n'a violé aucune disposition légale;

Attendu, d'ailleurs, que le jugement est régulier en la forme :

Rejette, etc.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Ministre des Travaux Publics,
CH. HÉRISSON.

(N° 570)

[6 septembre 1882.]

Chemins de fer construits par l'État. — Superstructure. — Matériel fixe des voies. — Renseignements à transmettre par les services de construction au service central du matériel fixe, pour la préparation des projets de fournitures.

Monsieur l'Ingénieur en chef, aux termes de l'arrêté ministériel du 5 juillet 1880, qui a institué un service spécial pour l'achat, la réception et la livraison du matériel nécessaire à l'armature des voies des chemins de fer construits par l'État, arrêté dont ampliation vous a été adressée par une circulaire du 4 septembre suivant, le service central du matériel fixe est chargé, notamment, de préparer les adjudications du matériel d'après des projets dressés par les services de construction desdits chemins et approuvés par l'Administration supérieure.

Jusqu'ici cependant, et malgré de fréquents rappels pour obtenir en temps utile la présentation de ces projets, le service central du matériel fixe a dû préparer généralement ses adjudications sur de simples aperçus fournis par les services de construction.

C'est ainsi que celle à laquelle il a été procédé le 22 juillet dernier, pour la fourniture de près de 200 000 tonnes de rails, a encore été basée essentiellement et presque exclusivement sur des renseignements approximatifs obtenus officieusement des services.

Cette situation est d'ailleurs la même à l'égard de l'adjudication de plus de 2 900 000 traverses qui a été passée le 1er août dernier, et de celles concernant le petit matériel de la voie courante qui vont avoir lieu à bref délai, bien que les fournitures faisant l'objet de ces diverses adjudications soient livrables en très grande partie dans le courant de l'année 1883.

La commission consultative du matériel fixe a signalé à l'Administration cette dérogation à l'arrêté précité, et fait observer qu'entre autres inconvénients de l'insuffisance de détermination des besoins, préalablement aux adjudications, il en résulte l'obliga-

tion, pour le service central du matériel fixe, au fur et à mesure qu'il reçoit les projets approuvés ou que les services de construction lui adressent de nouveaux aperçus plus exacts, de revenir sur les prévisions de ses marchés, en ce qui concerne soit les quantités à fournir par ligne, soit la répartition de ces quantités entre les divers lieux de livraison, soit enfin les époques de livraison.

Or, ces modifications répétées, qui exigent continuellement de négociations laborieuses entre le service central et les fournisseurs, n'ont pas seulement pour effet de compliquer outre mesure la tâche de ce service, mais encore d'imposer aux fournisseurs l'obligation de présenter et de discuter des propositions pour les changements que doivent subir les prix des adjudications, toutes les fois que les modifications sont de nature à faire varier les frais de transport, ce qui est le cas général.

Aussi, la Commission consultative du matériel fixe a-t-elle exprimé la crainte que ces fréquents remaniements des marchés n'exercent une influence fâcheuse sur les résultats des futures adjudications.

Pénétré de la gravité de cette situation, j'ai dû en rechercher les motifs et examiner les moyens d'y remédier.

Tout d'abord, il m'a paru que la cause essentielle des retards apportés dans la présentation des projets de fourniture du matériel dont il s'agit provenait de la difficulté que doivent éprouver les services de construction, faute de renseignements, à dresser certaines parties des formules dont l'emploi a été prescrit par les circulaires des 30 novembre 1880 et 14 mai 1881. De plus, j'ai été amené à constater que les renseignements fournis par ces services, d'après les indications desdites formules, ne sont, pour la plupart, d'aucune utilité pour le service central du matériel fixe.

Ainsi, la recherche des prix d'unités à inscrire dans les détails estimatifs peut être plus ou moins laborieuse pour les services de construction, alors qu'elle ne répond véritablement à aucune nécessité. En effet, lorsque le moment est venu pour le service central du matériel fixe de préparer des adjudications, deux motifs s'opposent à ce qu'il tire parti des prix portés dans les projets de fourniture : le premier consiste en ce que ces prix sont établis par lignes, tandis que les marchés du service central réunissent les lignes par groupes, pour lesquels les conditions de transport aux lieux de livraison ne sont plus les mêmes et exigent en tout cas un calcul nouveau ; le second motif, qui est le plus important, tient à la très grande variabilité des cours des matériaux en

général et surtout des matériaux métalliques, En réalité, les estimations qui servent de base aux adjucations ne sont autres que les prix maxima fixés par arrêtés ministériels, lot par lot, la veille de chaque adjudication, d'après les prix courants cotés à cette époque, et abstraction faite des évaluations du service de construction.

En outre, il est complètement superflu pour le service central du matériel fixe de trouver insérées dans les devis descriptifs les dimensions et les dispositions des matériaux ou appareils dont les types sont courants.

Enfin, il suffit à ce service de trouver dans les avant-métrés les longueurs des voies à armer, s'il s'agit du matériel de la voie courante, ou les nombres et espèces d'appareils, s'il s'agit du matériel accessoire de la voie, pourvu que, dans chaque cas, ces données élémentaires soient dûment justifiées et appuyées, au besoin, de projets spéciaux dans certains cas exceptionnels, comme celui des apppareils d'alimentation d'eau, etc. ; il n'y a pas lieu, par conséquent, d'imposer aux services de construction le soin de transformer des longueurs de voie ou des nombres d'appareils en poids ou volumes de matériaux, opération qui peut arrêter ces services, tandis qu'elle est courante pour le service central du matériel fixe, qui, du reste, est toujours obligé de la vérifier, lorsqu'il la trouve faite dans les projets.

De l'ensemble de ces considérations, il résulte donc que la tâche des services de construction devrait se réduire à présenter, avec les justifications nécessaires, une simple nomenclature de leurs besoins, et que c'est au service central du matériel fixe à qui il revient logiquement de dresser ensuite les projets proprement dits de fourniture.

En ne demandant ainsi aux services de construction que de définir leurs besoins sous la forme la plus sommaire, on les placerait dans de meilleures conditions pour faire disparaître les retards signalés par la Commission consultative du matériel fixe, et aucun intérêt ne pourrait d'ailleurs en souffrir, puisque les autres renseignements actuellement fournis par ces services sont sans utilité pour eux, en même temps que superflus pour le service central du matériel fixe.

D'un autre côté, les projets de fourniture étant dressés par ce dernier service, l'approbation pourrait en être prononcée à titre définitif par l'Administration supérieure, tandis que cette approbation n'est donnée aujourd'hui que sous réserve des modifications que ledit service peut avoir à présenter, en raison de la

mises à la charge des services de construction par la circulaire du 16 mai 1881 ;

5° MM. les ingénieurs en chef devront d'ailleurs, pour certains cas exceptionnels, comme par exemple pour les appareils d'alimentation d'eau, compléter par des projets spéciaux les renseignements indiqués ci-dessus.

6° Ils devront, en outre, m'aviser des envois faits par eux au service central, en conformité des prescriptions ci-dessus.

Je vous prie d'assurer, en ce qui vous concerne, l'exécution des dispositions qui précèdent.

Recevez, Monsieur l'Ingénieur en chef, l'assuranc de ma considération très distinguée.

Le Ministre des Travaux Publics,

CH. HÉRISSON.

9 mars 1876 au 16 mai 1880. A dater du 16 mai 1880, M. **Duréault** sera considéré comme étant en congé sans traitement.

3° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Lagout**, ingénieur en chef de 2e classe, né le 8 septembre 1820.	8 septembre 1882
M. **Caillaux**, ingénieur ordinaire de 1re classe, né le 10 septembre 1822.	18 septembre 1882

4° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Perronne**, ingénieur en chef de 1re classe.	24 septembre 1882.

5° DÉCISIONS DIVERSES.

4 *septembre.* — M. **Toulon**, ingénieur ordinaire de 2e classe, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Fécamp et attaché en outre au service maritime du département de la Seine-Inférieure, est chargé, à la résidence de Mantes, du 1er arrondissement de la 2e division de la 3e section du service de la navigation de la Seine, en remplacement de M. **Chabert**, appelé à une autre destination.

8 *septembre.* — M. **Rebuffet**, conducteur de 2e classe, chargé, dans le département de l'Isère, à la résidence de Bourgoin, de l'intérim du service ordinaire de l'arrondissement du Nord, reste définitivement chargé de ce service.

Il remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

Idem. — M. **Lagout**, ingénieur en chef de 2e classe, admis à faire valoir ses droits la retraite, continuera d'être chargé, jusqu'au 1er juillet 1883, de la mission spéciale qui lui est confiée pour l'enseignement rapide des sciences appliquées.

18 *septembre.* — M. **Bonafous**, ingénieur ordinaire de 3e classe, chargé, dans le département de l'Aveyron, du service ordinaire de l'arrondissement de Rodez, du 4e arrondissement et provisoirement du 3e arrondissement des services de construction de chemins de fer respectivement confiés à MM. les Ingénieurs en chef **Pacull** et **Thouvenot**, est chargé, dans le département de l'Ardèche, du service ordinaire de l'arrondissement de Tournon et du 3e arrondissement (ligne de Tournon au Cheylard) du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Henry**, en remplacement de M. **Jouffray**, précédemment appelé à une autre destination.

18 *septembre*. —**M. Poulon**, sous-ingénieur chargé, dans le département de l'Aveyron, du service ordinaire de l'arrondissement de Saint-Affrique et attaché en outre au service des étude s et travaux relatifs au régime général du bassin de la Garonne et de ses affluents, au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer du Midi et au service du contrôle des travaux confiés à M. l'ingénieur en chef **Lefranc**, est chargé, dans le même département, du service ordinaire de l'arrondissement de Rodez et du 4e arrondissement du service d'études et travaux du chemin de fer d'Espalion à Bertholène, en remplacement de M. **Bonafous**, appelé à un autre service.

Il demeure attaché au service du contrôle des chemins de fer du Midi.

21 *septembre*. — La ligne de Laon à Mézières (1re section), composant le 3e arrondissement du service d'études et travaux de chemins de fer confiés à M. l'ingénieur en chef **Menche de Loisne**, est distraite des attributions de M. **Damery**, sous-ingénieur à Laon, pour former un service spécial d'ingénieur ordinaire.

Idem. — M. **Bourbier**, conducteur de 2e classe chargé, à la résidence de Laon, des fonctions d'ingénieur ordinaire du 4e arrondissement du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. **Menche de Loisne** est chargé en outre de l'intérim du 3e arrondissement du même service.

22 *septembre*. — M. **Monestier**, ingénieur ordinaire de 2e classe, chargé, à la résidence de Millau, du 1er arrondissement du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Thouvenot**, est chargé en outre du service du contrôle et de la liquidation des travaux du chemin de fer de Rodez à Millau, vacant par suite du départ de M. **Rivière**.

Idem. — Le 2e arrondissement de la 2e section du service du canal de l'Est, vacant par suite du départ de M. **Gotteland**, est réuni au 3e arrondissement de la même section (M. **Mouton**, conducteur principal, faisant fonctions d'ingénieur ordinaire à Commercy.)

Le nouvel arrondissement ainsi constitué prendra le n° 2 du service.

M. **Mouton** résidera à Verdun.

26 *septembre*. — Le service du contrôle des travaux du chemin de fer de la Hutte à Mamers est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest.

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés conducteurs de 4e classe les candidats déclarés admissibles, savoir :

24 *août* 1882. — M. **Dorizon**, Sarthe, service ordinaire et service des chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Aron**.

4 *septembre*. — M. **Barbraud**, service de l'administration des chemins de fer de l'État.

16 *septembre*. — M. **Liset**, Seine-Inférieure, service maritime.

18 *septembre*. — M. **Maldant**, Côte-d'Or, service des études et travaux du chemin de fer de Chagny à Auxonne.

Idem. — M. **Bila**, Gironde, service des études et travaux du chemin de fer de Cavignac à Bordeaux.

21 *septembre*. — M. **Barrier**, Lozère, service des études et travaux du chemin de fer de Mende à la Bastide.

22 *septembre*. — M. **Bouvart**, Pas-de-Calais, service ordinaire.

2° AVANCEMENT.

22 *septembre*. — M. **Grasset**, conducteur de 3e classe, détaché au service de l'administration des colonies pour être employé en Cochinchine, est élevé à la 2e classe de son grade.

3° SERVICES DÉTACHÉS.

24 *août*. — M. **Dolisie**, conducteur de 3e classe, en congé renouvelable, est remis en activité. Il est mis à la disposition de M. le Ministre de la Marine et des Colonies pour être chargé du service des travaux publics aux îles Saint-Pierre et Miquelon. Il sera considéré comme étant en service détaché.

Idem. — M. **Raveaud**, conducteur de 4e classe, au service ordinaire du département de Loir-et-Cher, est mis à la disposition de M. le Ministre de la Marine et des Colonies pour être employé en Cochinchine. Il sera considéré comme étant en service détaché.

4 *septembre*. — M. **Barbraud**, conducteur de 4e classe, au service de l'administration des chemins de fer de l'État, sera considéré comme étant en service détaché.

31 *août.* — M. **Revil**, conducteur de 2e classe, au service ordinaire du département de la Haute-Savoie, est mis en disponibilité avec demi-traitement, pour raisons de santé. M. **Revil** restera dans cette situation jusqu'au 15 septembre 1883, époque à laquelle il pourra être admis à la retraite.

16 *septembre.* — M. **Baron**, conducteur de 3e classe, mis précédemment en disponibilité pour raisons de santé, avec demi-traitement, jusqu'au 1er juin 1882, est maintenu dans cette situation jusqu'au 1er juin 1883.

Idem.— M. **Crompach**, conducteur de 4e classe, démissionnaire, actuellement attaché en qualité de sous-chef de section de 2e classe au service du canal de la Haute-Seine, dans le département de l'Aube, est réintégré dans son ancien grade de conducteur.

M. **Crompach** est placé dans la situation de disponibilité, pour raisons de santé, avec demi-traitement jusqu'au 15 mai 1889, époque à laquelle il comptera trente ans de services et pourra être admis à la retraite pour invalidité.

7° DÉMISSION.

30 *août.* — Est acceptée la démission de M. **Brault**, conducteur de 3e classe, au service ordinaire du département de l'Indre.

8° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. **Bru**, conducteur principal au service des études et travaux du chemin de fer de Carmaux à Rodez, dans le département du Tarn.	1er janvier 1882.
M. **Mérican**, conducteur principal au service du contrôle de l'exploitation du chemin de fer d'Orléans et prolongements dans le département du Lot.	16 juillet 1882.
M. **Boyet**, conducteur principal au service ordinaire du département de la Loire..	1er octobre 1882.
M. **Radiguet**, conducteur de 2e classe en disponibilité avec demi-traitement.	1er octobre 1882.
M. **Prieur**, conducteur principal au service ordinaire du département de Seine-et-Oise. . . .	5 octobre 1882.
M. **Saget**, conducteur de 1re classe au service ordinaire du département de Lot-et-Garonne.	10 octobre 1882.

9° DÉCÈS.

	Date du décès.
rd, détaché au Ministère de la Ma- des Colonies..	10 avril 1863.
s, conducteur de 3e classe détaché inchine.	5 février 1879.
, conducteur de 1re classe, au ser- linaire du département de l'Yonne.	31 mai 1882.
sard, conducteur de 3e classe en renouvelable au service de la com- du chemin de fer d'Orléans. . . .	3 août 1882.
en service détaché et autorisé à r les fonctions d'architecte du dé- ent de la Corse.	26 août 1882.
, conducteur de 2e classe, au ser- la 1re section du contrôle de l'ex- n des chemins de fer du Midi, dans rtement de la Gironde.	2 septembre 1882.
t, conducteur de 2e classe, au ser- la 4e section de la navigation de la ans le département de la Loire-Infé-	7 septembre 1882.
rd, conducteur de 2e classe, en dis- é avec demi-traitement..	15 septembre 1882.

10° DÉCISIONS DIVERSES.

. — Le personnel des conducteurs attachés au service et travaux de chemins de fer précédemment confié à ieur en chef Lyautey, est réparti de la manière suivante :
ice de M. Rousseau, ingénieur en chef à Versailles (lignes à Luzarches, d'Auneau à Melun) (partie comprise entre et Auneau), de Dreux à Maintenon et de Maintenon à ; à la limite du département de Seine-et-Oise.
qué, conducteur de 2e classe.
rolleur, — 3e —
rard, — 3e —
eschamps — 4e —
audoy, — 3e —
ice de M. Cabarrus, ingénieur en chef à Versailles (lignes

de Rambouillet vers Ws-Gisors et d'Auneau à Melun (partie comprise entre Melun et Étampes).

M. **Bouru**, conducteur de 3e classe.

24 *août*. — M. **Vanacker**, conducteur de 1re classe au service des chemins de fer stratégiques de Nancy, dans le département de Meurthe-et-Moselle (M. **Holtz**), passe au service du canal de l'Est (5e section) et du canal de la Marne au Rhin, même département.

L'emploi occupé par M. **Vanacker** au service de chemins de fer est supprimé.

Idem. — Les cadres du personnel du service ordinaire du territoire de Belfort sont organisés à nouveau de la manière suivante :

MM. **Bourquin**, conducteur de 2e classe.
Boutilly, — 3e

MM. les conducteurs **Girard** et **Eisenlœffel** sont toutefois maintenus provisoirement dans ce service, mais ils ne seront pas remplacés lorsqu'ils viendront à le quitter.

25 *août*. — M. **Gounin**, conducteur de 4e classe au service ordinaire du département de l'Isère, passe dans le département du Gard, au service du canal de jonction du Rhône au port de Cette,

26 *août*. — M. **Martinou**, conducteur de 4e classe au service des études et travaux du chemin de fer de Bourges à Avallon, dans le département du Cher, passe dans le département du Tarn, au service des études et travaux du chemin de fer d'Albi à Saint-Affrique.

28 *août*. — M. **Bonnel**, conducteur principal au service ordinaire du département d'Oran, est attaché en outre au service du contrôle de la construction du chemin de fer de Sidi-bel-Abbès à Raz-el-Mâ.

29 *août*.— Les cadres du personnel attaché, dans le département de la Loire-Inférieure, au service des études et travaux du canal maritime de la Basse-Loire, sont constitués ainsi qu'il suit :

MM. **Pelletier**, conducteur de 1re classe.
Algarron, — 2e —
Bechtold, — 3e —
Paviot, — 3e —
Olive, — 4e —
Goureau, — 4e —

1er *septembre*. — Le service de la construction du chemin de fer de Révigny à Saint-Dizier sera assuré au moyen du personnel de la compagnie des chemins de fer de l'Est.

Les agents ci-après désignés resteront néanmoins attachés au

ɔ dans le départe
ɔducteur de 1re c
— 4e
— 4e
— 4e
rapporté l'arrêté
cteur de 2e clas
rvice des étude
me a été attaché
au service du ca
ttaché au servic

rté l'arrêté du 10
qualité d'agent s
ment de Bône a
au service ordi

Barthélemy, con
Meuse à l'Escau
vice de la naviga
artement).
Humblot, conduc
82 au service du
Aisne, est attaché
gation de l'Aisne
Rebuffet, condu
, de l'Isère, à l
ordinaire de l'arr
5 de ce service.
tions d'ingénieu
. **Prieu**, conduct
ment d'Alger, est
nstruction du ch

, conducteur de
e (1re section —
rne, passe au service ordinaire du départe

. **Aubert**, conducteur de 4e classe au s
ment de la Drôme, passe au service de
emin de fer de Nyons à Pierrelatte (mè

16 *septembre.* — M. **Léger**, conducteur de 2e classe au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'État dans le département de la Seine passe au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée (même département).

18 *septembre.* — M. **Paire**, conducteur de 2e classe au service du canal du Centre dans le département de Saône-et-Loire, passe au service ordinaire du département de l'Yonne.

Idem. — M. **Mathierre**, conducteur de 4e classe au service des études et travaux du chemin de fer de Civray au Blanc, dans le département de la Vienne passe, dans le département de la Haute-Vienne, au service des études et travaux du chemin de fer de Confolens à Bellac.

21 *septembre.* — M. **Renou**, conducteur de 1re classe au service ordinaire du département de la Dordogne est attaché en outre au service des études et travaux du chemin de fer de Marmande à Angoulême.

Idem. — M. **Fréneau**, conducteur de 3e classe, au service ordinaire du département de la Vendée passe, dans le département de la Loire-Inférieure au service de la navigation de la Loire.

Idem. — M. **Deschamps**, conducteur de 4e classe au service des études et travaux du chemin de Dreux à Maintenon dans le département d'Eure-et-Loir, passe au service ordinaire dans le département de Seine-et-Oise.

27 *septembre.* — M. **Tourbiez**, conducteur de 2e classe au service ordinaire du département d'Eure-et-Loir, passe, dans le département de la Seine-Inférieure, au service des études et travaux du chemin de fer d'Elbeuf à Rouen.

Idem. — M. **Massot**, conducteur de 4e classe au service des études et travaux du chemin de fer de Voves à Toury, dans le département d'Eure-et-Loir, passe au service ordinaire (même département).

L'éditeur-gérant : DUNOD

5025. — Paris, Imp. Laloux fils et Guillot, , rue des Canettes.

LOIS.

(N° 572)

[3 juillet 1882.]

Loi qui déclare d'utilité publique les travaux à faire pour l'amélioration du Rhône au passage du Chaffard.

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux à faire pour l'amélioration du Rhône au passage du Chaffard, conformément à l'avant-projet dressé par les Ingénieurs du service de la navigation du Rhône, à la date des 19-21 octobre 1880, et aux avis du Conseil général des Ponts et Chaussées des 28 mars et 17 octobre 1881.

Art. 2. — La dépense, évaluée à 2 400 000 francs, sera imputée sur les ressources extraordinaires inscrites au budget de chaque exercice pour travaux d'amélioration des rivières.

. . . . . .

(N° 573)

[4 juillet 1882.]

Loi qui ouvre au Ministre de l'Instruction publique et des Beaux-Arts, sur l'exercice 1882, un crédit extraordinaire pour la démolition et l'enlèvement des ruines du palais des Tuileries.

Art. 1er. — Il est ouvert au Ministre de l'Instruction publique et des Beaux-Arts, sur l'exercice 1882, un crédit extraordinaire de 50 000 francs, destiné à faire disparaître les ruines du palais des Tuileries. Ce crédit sera inscrit à un chapitre nouveau, qui sera classé à la deuxième section (*Service des Beaux-Arts*) et qui sera intitulé : Chapitre LIX. — *Démolition et enlèvement des ruines des Tuileries.*

Art. 2. — Il sera pourvu à cette dépense au moyen des ressources générales du budget ordinaire de l'exercice 1882.

. . . . . .

blics, au titre du budget des dépenses sur ressources extraordinaires de l'exercice 1879, par la loi du 22 septembre 1878, et reportés par décrets au même budget de l'exercice 1881, une somme de 5 907 149f,19 est et demeure définitivement annulée au budget des dépenses sur ressources extraordinaires de ce dernier exercice, savoir : 3° section (*Grands travaux publics*), chapitre XIII (*Rachat de lignes de chemins de fer*).

TITRE III.

EXERCICE 1882.

1° BUDGET ORDINAIRE.

. . . . . .

2° BUDGET DES DÉPENSES SUR RESSOURCES EXTRAORDINAIRES.

Art. 7. — Il est ouvert au Ministre des Travaux Publics, au delà des crédits alloués par la loi du 29 juillet 1881, au titre du budget des dépenses sur ressources extraordinaires de l'exercice 1882, un crédit supplémentaire de 5 907 149f,19, qui sera inscrit au chapitre XV (*Travaux d'achèvement par l'État des lignes rachetées en vertu de la loi du* 18 *mai* 1878).

Art. 8. — Il sera pourvu au crédit ouvert par l'article précédent au moyen des ressources qui seront déterminées par la loi de finances du budget général de l'exercice 1883.

. . . . . .

EXERCICE 1882.

ÉTAT C.

Tableau, par ministère et par chapitre, des crédits supplémentaires et extraordinaires accordés sur l'exercice 1882.

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT PAR CHAPITRE des crédits. supplémentaires.	extraordinaires.	TOTAL par ministère.
	. . . . .			
	MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS. — 2e SECTION. TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.			
LXIV.	Garantie d'intérêts aux compagnies des chemins de fer algériens et tunisiens.	6 800 000f,00	»	6 800 000f,00

(N° 576)

[10 juillet 1882.]

Loi qui approuve une convention passée entre le Ministre des Travaux Publics et la Compagnie du Chemin de fer de Vitré à Fougères et prolongements, pour le rachat de la ligne de Vitré Fougères et à Moidrey.

Art. 1er. — Sont approuvées les conventions provisoires passées les 11 juin 1881 et 2 mai 1882, entre le Ministre des Travaux Publics et la compagnie du chemin de fer de Vitré à Fougères et prolongements, pour le rachat de la ligne de Vitré à Fougères et à Moidrey.

Art. 2. — Le Ministre des Travaux Publics est autorisé à entreprendre les travaux de rectification et d'établissement de la deuxième voie de la ligne de Vitré à Fougères et à Moidrey.

Art. 3. — Il sera pourvu au payement du prix de rachat prévu

par la convention approuvée ci-dessus au moyen des crédits inscrits au budget du Ministère des Travaux Publics (*Dépenses sur ressources extraordinaires*), exercice 1882, chapitre XIV (*Rachat de lignes de chemins de fer*).

Art. 4. — Il sera pourvu à la dépense des travaux autorisés à l'article 2 ci-dessus au moyen des crédits inscrits chaque année au budget du Ministère des Travaux Publics pour les travaux d'achèvement par l'État des lignes rachetées en dehors de la loi du 18 mai 1878, et notamment, pour l'exercice 1882, sur le chapitre XVI du budget des dépenses sur ressources extraordinaires.

Art. 5. — Le Ministre des Travaux Publics est autorisé à assurer l'exploitation provisoire du chemin de fer de Vitré à Fougères et à Moidrey à l'aide de tels moyens qu'il trouvera le moins onéreux pour le Trésor.

Un décret déterminera les conditions dans lesquelles s'effectuera cette exploitation provisoire.

Art. 6. — Il sera fait face à l'insuffisance éventuelle des produits de l'exploitation à l'aide des crédits inscrits au budget du Ministère des Travaux Publics pour l'insuffisance éventuelle des produits de l'exploitation des chemins de fer rachetés par l'État en dehors de la loi du 18 mai 1878, et notamment, pour l'exercice 1882, sur le chapitre XVII du budget des dépenses sur ressources extraordinaires.

Art. 7. — Un compte spécial de la dépense résultant de la présente loi, et des ressources qui y auront été attribuées, sera annexé à la loi portant règlement de chaque exercice.

Art. 8. — L'enregistrement des conventions annexées à la présente loi ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixe de 3 francs.

. . . . . .

CONVENTION.

L'an 1881 le 11 juin,

Entre les soussignés :

Le Ministre des Travaux Publics, agissant au nom de l'État et sous réserve de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part;

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie du chemin de fer de Vitré à Fougères et prolongements*, ladite compagnie représentée par M. *de Dalmas*, président du conseil d'administration, élisant

de ladite soc
des pouvoirs
des actionnai
io avril 1881,

convenu ce qu
compagnie du
igne de Vitré à
des décrets ex
mprenant tou
ies et toutes

présente cessi
État, d'une s
npagnie pour
et ayant été
ompagnie sera
à ses risques
la date de la

prix de 4 milli
francs un m
laquelle aura
s pouvoirs pu
, après l'expir
écution par la

prix ne compr
stations ni des
seront acquis
de six mois

sera nommé
le troisième
résident de la
ertise seront p
jets ainsi rach

at recevra la
r à la liquidat
été contracté
ns, de terrains
compagnie re
e vente ou d'
pprouvés par

Art. 8. — Elle remettra égalemen le plan et les procès-verbaux de bor contradictoire des terrains; le plan sera coté de manière à indiquer nette les emprises de chaque parcelle; les bornes limitatives des terrains seront tement posées et leur nombre sera égal à celui des cotes d'emprises.

Art. 9. — Les employés du service d'exploitation en résidence sur le par de la ligne de Vitré à Fougères et à Moidrey seront conservés dans leur e ou dans un emploi analogue. Si, au moment où cessera l'exploitation p compagnie, ils venaient à être congédiés pour une cause quelconque ne p nant pas de leur fait, il serait payé par l'État à ceux ayant plus d'un service une indemnité égale à quatre mois de leur traitement.

Les employés du service central de Paris et qui font partie du personn la compagnie depuis trois ans au moins bénéficieront de la clause qui pré

Art. 10. — La présente convention ne sera passible que du droit fixe d'gistrement de 3 francs.

Fait double, à Paris, les jour, mois et an que dessus.

Approuvé l'écriture :
Signé Ch. de Dalmas.

Approuvé l'écriture :
Signé Sadi Carnot.

CONVENTION ADDITIONNELLE.

L'an 1882 et le 2 mai,

Entre les soussignés :

Le Ministre des Travaux Publics, agissant au nom de l'État et sous ré de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part;

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de *Compagni chemin de fer de Vitré à Fougères et prolongements*, ladite comp représentée par M. *de Dalmas*, président du conseil d'administration, él domicile au siège de la société, 16 rue de la Tour-des-Dames, et agissan vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibérations de l'assem générale des actionnaires et du conseil d'administration de la compagnie en du 24 avril 1882,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Article unique. Les articles 2 et 4 de la convention du 11 juin 1881 remplacés par les dispositions suivantes :

Art. 2. — La présente cession est faite, d'un commun accord, moyenna payement par l'État, d'une somme de 3 797 000 francs, les subventions re par la compagnie pour la construction de la ligne n'étant pas comprises cette somme et ayant été déduites, au préalable, du prix de rachat.

Art. 4. — Le prix de 3 797 000 francs ci-dessus fixé sera payé, savoir :

1° 3 300 000 francs un mois après la prise de possession effective de la par l'État, laquelle aura lieu un mois après l'approbation de la présente co tion par les pouvoirs publics;

'expiration du délai prévu à l'artic
mie, de toutes les clauses de la pré
es jour, mois et an que dessus.

iture · Approuvé
DALMAS. Signé. H

(N° 577)

[13 juillet 1882.]

lité publique l'exécution d'un
et destiné à desservir une pa
s du département de l'Hérault

éclarée d'utilité publique l'e
e gauche de l'Hérault, aux
ritoires des communes de Pu
zols, le Pouget et Tressan, s
aint-Guilhem le Désert, Saint
et Ceyras, sur la rive droite
ément à l'avant-projet, en d
par l'association syndicale di
arrêté du Préfet de l'Hérault
s, du 6 décembre 1880 au
par l'ordonnance du 18 février
le syndicat est autorisé à e
l'exécution des travaux.
à dériver de l'Hérault par le c
, est fixé à 3 500 litres par s
, et pourra être porté à 5 00

istre de l'Agriculture est aut
yndicat du canal de l'Hérau
tiers des dépenses faites et
sitions de terrains et autres fr
nent à la construction du can
emprunts contractés par le s
du Ministre de l'Agriculture
l de la subvention et du cap
rancs, ni le taux de l'intérêt
ssement compris.

Art. 3. — Le chiffre maximum de la subvention et les conditions de son payement seront fixés par arrêté du Ministre de l'Agriculture, après présentation par le syndicat, et approbation par le Ministre, d'un cahier des charges, d'un projet définitif et de souscriptions pour 2 000 hectares au moins.

Les emprunts seront garantis pour une période qui ne pourra excéder cinquante ans ; la garantie de l'État courra à partir de la réalisation de chaque emprunt.

Art. 4. — Les arrosants seront soumis au payement d'une redevance spéciale, exclusivement affectée à payer les dépenses de premier établissement. Cette redevance sera indépendante de celle qui sera nécessaire pour couvrir les frais d'administration et d'entretien et d'usage des eaux.

Le montant de la redevance spéciale affectée aux dépenses de premier établissement devra constituer une annuité suffisante pour assurer l'intérêt à 4 p. 100 et l'amortissement, pendant la durée du prêt et pendant cinquante ans au plus, du montant de l'emprunt.

Art. 5. — Dans le cas où les redevances spéciales affectées aux dépenses de premier établissement et les autres ressources de l'association, indépendamment des frais d'administration, d'entretien et d'usage des eaux, seraient insuffisantes pour acquitter l'intérêt et l'amortissement des emprunts autorisés, l'État versera, à titre d'avance, dans la caisse du syndicat les sommes nécessaires pour compléter les annuités des emprunts.

Les sommes ainsi avancées par l'État rapporteront intérêt à 4 p. 100.

Pour assurer le remboursement de ces avances, intérêt compris, la redevance spéciale dite *de premier établissement* continuera d'être intégralement perçue jusqu'à la complète libération de l'association, pour être affectée au remboursement des avances dues à l'État concurremment avec toutes les autres ressources qui resteraient disponibles après payement des frais d'entretien, d'administration et d'usage des eaux.

Art, 6. — Dans le cas où l'achèvement complet des travaux nécessiterait des dépenses excédant le maximum des emprunts autorisés dans les conditions de l'article 2 ci-dessus, l'association ne pourrait obtenir de l'État un supplément de garantie qu'à la charge d'affecter, soit par accroissement de redevance, soit par tout autre moyen, des ressources reconnues suffisantes au service de l'intérêt et de l'amortissement en cinquante ans du nouvel emprunt, indépendamment des ressources déjà affectées à la garantie des emprunts antérieurs.

té ministé
'a le délai
ée, les tr
pourra,
des travau
ce cas, r
tion fixée
ces fixé p
l'expropri
rincipal et
les indem
cle 16 de
lesquels
nt pour l
des eau
ents ou oc
rés aux p

tendra en
lu syndica
rs occupé
la servitude les maisons, cours, jardins, parcs
aux habitations.
s auxquelles pourraient donner lieu
de et les indemnités dues aux propr
elle s'exerce seront jugées en pre
du canton, qui, en prononçant, de
ération avec le respect dû à la prop
expertise, il pourra n'être nommé

ngagements des propriétaires pour
ons qui en dérivent sont inhérents à
elques mains qu'il passe.
partielle ou de partage, l'obligation
elle la prise d'eau est établie.
s pour usage des eaux seront dre
s par l'Administration, le syndicat e
actes d'engagement pour usage que
nt la mise en eau du canal principal
cette mise en eau, seront visés po

ne pourra toutefois donner lieu à a

tition relativement aux droits perçus antérieurement à la
gation de la présente loi.

Les actes nécessités par la réalisation des emprunts gar
l'État seront enregistrés au droit fixe de 3 francs.

. . . . . .

(N° 578)

[24 juillet 1882.]

Loi qui, 1° déclare d'utilité publique l'établissement d'un ch fer de ou près Sembadel, sur la ligne d'Ambert à D Saint-Bonnet le Château ; 2° incorpore dans le réseau g chemin de fer de Saint-Bonnet le Château à Bonson et c deux conventions passées avec la Compagnie des chemin d'intérêt local de Loire et Haute-Loire, pour le rachat dudi de fer.

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre général, l'établissement du chemin de fer de ou près Se sur la ligne d'Ambert à Darsac, à Saint-Bonnet le Châ passant par ou près Craponne et Usson.

Art. 2. — Est et demeure incorporé dans le réseau général le chemin de fer d'intérêt local de Saint-Bonnet le à Bonson, dont la déclaration d'utilité publique a été pr par décret du 24 septembre 1870.

Art. 3. — Sont approuvées les conventions provisoires les 8 octobre 1881 et 29 avril 1882, entre le Ministre des Publics et la compagnie des chemins de fer d'intérêt l Loire et Haute-Loire, pour le rachat des chemins de fer d Bonnet à Bonson.

Art. 4. — Il est pris acte de la cession faite à l'État, à titre des droits du département de la Loire sur le chemin de fer local de Saint-Bonnet le Château à Bonson, ainsi qu'il ré la délibération du conseil général de la Loire en date du 1879.

Art. 5. — Il est pris acte de l'offre faite par le conseil du département de la Loire, dans sa délibération du 29 av de payer à l'État une subvention égale au tiers du prix

CONVENTION ADDITIONNELLE.

'an 1882 et le 29 avril,

Entre les soussignés :

Le Ministre des Travaux Publics, agissant au nom de l'État, et sous réserve de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part;

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de la *Compagnie des chemins de fer d'intérêt local de Loire et Haute-Loire*, ladite compagnie représentée par M. *Lacroze*, administrateur délégué, élisant domicile au siège de la société, à Paris, cité Rougemont, n° 4, agissant au nom et comme délégué du conseil d'administration de ladite compagnie, en vertu des pouvoirs qui lu ont été conférés par délibération de ce conseil en date du 21 avril 1882 et conformément aux résolutions prises par l'assemblée générale des actionnaires le 31 octobre 1879,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Article unique. — Les articles 2 et 4 de la conveniton du 8 octobre 1881 sont remplacés par les dispositions suivantes:

« Art. 2. — La présente convention est faite, d'un commun accord, moyen-
« nant le payement par l'État d'une somme de 5 millions de francs.

« Art. 4. — La somme de 5 millions de francs ci-dessus fixée sera payée,
« savoir : 2 500 000 francs un mois après la prise de possession effective de la
« ligne cédée, le reliquat après expiration du délai de six mois prévu à l'ar-
« ticle 5 et après exécution, par la compagnie, de toutes les clauses de la con-
« vention. »

Fait à Paris, les jour, mois et an que dessus.

Approuvé l'écriture :
Signé LACROZE.

Approuvé l'écriture :
Signé H. VARROY.

(N° 579)

[25 juillet 1882.]

Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Carhaix à Guingamp.

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer de Carhaix à Guingamp, par Callac, Pont-Melvez et Moustéru.

Art. 2. — Le Ministre des Travaux Publics est autorisé à entre-

ıvaux d'infrastruct
at du matériel roul
ıst pris acte de l'o
ɔrd, dans sa délibé
ɔvention de 20 000
ɔpartement, pour
le 1er.
ɜera pourvu à la dé
ıu moyen des créd
e des Travaux Pub
fer exécutés par l
e chapitre XII du b
ɔres.
éduction desdites
ɜgent, soit en terr
départements, les

ɜera statué par une
ırement stipulées
u, de la ligne ci-d
ı compte spécial d
ésente loi, et des
ıexé à la loi portan

. . . . . .

(N°

(25 juille

d'utilité publique l
ıin de fer de Givors
ıt Paray-le-Monial.

Est déclaré d'utilité
nent de la deuxièm
-le-Monial, compri
par ou près Chât

ɔ Ministre des Trav
ıvaux d'infrastructu
u matériel roulant

Art. 3. — Il est pris acte :

1° De l'offre faite par le conseil général du Rhône, dans ses délibérations du 22 décembre 1880 et du 4 mai 1881, de concourir aux dépenses d'établissement de la ligne mentionnée à l'article 1er en prenant à sa charge la totalité des frais d'acquisition des terrains situés sur le territoire de ce département et en payant, en outre, à l'État une subvention de 5 000 francs par kilomètre ;

2° De l'offre faite par le conseil général de Saône-et-Loire, dans sa délibération du 6 janvier 1881, de contribuer aux dépenses d'établissement de la même ligne en prenant à sa charge la moitié du prix d'acquisition des terrains situés sur le territoire du département.

Art. 4. — Il sera pourvu à la dépense des travaux autorisés par la présente loi au moyen des crédits inscrits chaque année au budget du Ministère des Travaux Publics pour les études et travaux de chemins de fer exécutés par l'État, et notamment, pour l'exercice 1882, sur le chapitre XII du budget des dépenses sur ressources extraordinaires.

Viendra en déduction desdites dépenses le montant des subventions, soit en terrains, soit en argent, qui ont été ou qui seraient offertes par les départements, les communes et les propriétaires intéressés.

Art. 5. — Il sera statué par une loi spéciale sur les clauses qui seraient ultérieurement stipulées pour la concession ou l'exploitation, s'il y a lieu, de la ligne ci-dessus désignée.

Art. 6. — Un compte spécial de la dépense des travaux faisant l'objet de la présente loi, et des ressources qui y auront été attribuées, sera annexé à la loi portant règlement de chaque exercice.

. . . . . .

(N° 581)

25 juillet 1882.]

Loi relative aux travaux d'amélioration des routes nationales.

Art. 1er. — Il est affecté une somme de 120 millions de francs :

A l'achèvement des lacunes des routes nationales, des routes départementales des départements annexés assimilées aux routes nationales, et des routes thermales ;

Aux rectifications des routes nationales et assimilées ;

saires à l'exécution de la partie de la même ligne située sur le territoire de ce département.

Art. 4. — Il sera pourvu à la dépense des travaux autorisés par la présente loi au moyen des crédits inscrits chaque année au budget du Ministère des Travaux Publics pour les études et travaux des chemins de fer exécutés par l'État, et notamment, pour l'exercice 1882, sur le chapitre XII du budget des dépenses sur ressources extraordinaires.

Viendra en déduction desdites dépenses le montant des subventions, soit en terrains, soit en argent, qui ont été ou qui seraient offertes par les départements, les communes et les propriétaires intéressés.

Art. 5. — Il sera statué par une loi spéciale sur les clauses qui seraient ultérieurement stipulées pour la concession ou l'exploitation, s'il y a lieu, de la ligne ci-dessus désignée.

Art. 6. — Un compte spécial de la dépense des travaux faisant l'objet de la présente loi, et des ressources qui y auront été attribuées, sera annexé à la loi portant règlement de chaque exercice.

. . . . . .

(N° 583)

[4 août 1802.]

Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement de la première section du chemin de fer de Draguignan à Cagnes, comprise entre Draguignan et Grasse.

Art 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement de la première section du chemin de fer de Draguignan à Cagnes, comprise entre Draguignan et Grasse et passant par ou près Callas.

Art. 2. — Le Ministre des Travaux Publics est autorisé à entreprendre les travaux d'infrastructure et de superstructure de ladite ligne, l'achat du matériel roulant excepté.

Art. 3. — Il est pris acte de l'offre faite par le conseil général du Var, dans sa délibération du 24 août 1880, de payer à l'État une subvention de 400 000 francs pour l'établissement d'une ligne de Draguignan à Cagnes, par Grasse.

Il est pris également acte de l'offre faite par le conseil général

vicinal n° 104 entre le col de Peyrelue et le col de Pourtalet sont déclarés d'utilité publique.

La dépense à la charge de l'État, évaluée à 147 000 francs, sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du Ministère des Travaux Publics pour la construction des routes nationales.

. . . . . .

et bâtiments nécessaires à l'exécuti
conformant aux dispositions des tit
3 mai 1841, sur l'expropriation pour

3° Le présent décret sera considé
travaux n'ont pas été adjugés dans
du jour de sa promulgation.

(N° 5

[9 juin 18

Reconstruction du pont suspendu s

Décret du Président de la Répub
suit :

1° Il sera procédé à la reconstr
sur la Siagne pour le passage de
Toulon à Antibes (Alpes-Maritimes),
du projet portant la date des 30 dé

2° La dépense, évaluée à 117 00
fonds inscrits annuellement au bu
Publics pour la construction des
nationales.

(N° 5

[9 juin 1

Reconstruction du pont Ysoir, su

Décret du Président de la Répul
suit :

1° Il sera procédé à la recons
Sarthe, au Mans (Sarthe), pour l
N° 157, conformément aux disposi
des 6-26 avril 1881.

2° La dépense à la charge du Tr
sera imputée moitié sur les fo
budget du Ministère des Travaux P
ponts, moitié sur les fonds du n
lioration des rivières.

(N° 590)

[9 juin 1882.]

Extension des gares de triage et installation d'ateliers à Dijon-Triage-Perrigny (Côte-d'Or).

DÉCRET du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'extension des gares de triage et l'installation d'ateliers de petit entretien à Dijon-Triage-Perrigny, ligne de Paris à Lyon (Côte-d'Or), conformément au plan dressé, le 4 juillet 1881, par l'ingénieur de la compagnie, lequel plan restera annexé au présent décret.

2° Pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution de ces travaux, la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'Administration, de la loi du 5 mai 1841.

Les expropriations devront être terminées dans un délai de deux ans.

(N° 591)

[9 juin 1882.]

Rachat du pont à péage de Tonnay-Charente (Charente-Inférieure).

DÉCRET du Président de la République française, portant ce qui suit :

1° Est déclaré d'utilité publique le rachat du pont à péage de Tonnay-Charente, sur la Charente, route nationale n° 137 (Charente-Inférieure).

2° Il sera procédé à cette opération par les soins de l'État et la dépense sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du Ministère des Travaux Publics pour le rachat des ponts à péage dépendant des routes nationales.

DÉC

N°

o ju

épa

. Ré

ubl.
, d
(S
le
un a
oris
l'ex
des
on
co
s da

N°

6 ju

dép
atre

Ré

ubli
a S
écut
r un

tori
'exé
des
on
a c

travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans à partir du jour de sa promulgation.

(N° 594)

[31 juillet 1882.]

Décret qui ouvre, sur l'exercice 1882, un crédit à titre de fonds de concours versés au Trésor par des communes pour l'exécution de divers travaux publics.

Le Président de la République française,

Vu les déclarations (nos 630, 1020 et 1795) des receveurs des finances des arrondissements de Montreuil-sur-Mer, Bayeux et Boulogne-sur-Mer, constatant qu'il a été versé au Trésor les 11 et 24 mars 1882, par les intéressés ci-dessous désignés, à titre de fonds de concours pour travaux publics, une somme totale de 5 183f,10 savoir :

Versement de la commune d'Étaples.	333f,33
Versement de la commune de Grandcamp.	2 700 00
Versement de la ville de Boulogne-sur-Mer.	2 149 77
ENSEMBLE.	5 183f,10

Vu la lettre du Ministre des Finances en date du 26 juillet 1882,

Décrète :

Art. 1er. — Il est ouvert au Ministre des Travaux Publics, sur le budget ordinaire de l'exercice 1881, première section, chapitre XIX (*Ports maritimes, phares et fanaux. — Travaux ordinaires*), un crédit additionnel de 5 183f,10, applicable dans la proportion suivante aux entreprises ci-après désignées, savoir :

Calvados. — Construction d'épis et réfection de cales de défense à Grandcamp..		2,700f,00
Pas-de-Calais. . . .	Prolongement du quai d'Étaples. .	333 33
	Entretien du boulevard Daunou à Boulogne-sur-Mer.	2,149 77
	TOTAL.	5,183 10

ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

(N° 595)

[6 août 1881.]

Cours d'eau.— Dommages à une usine. — Canalisation de la Meuse. — Indemnité. — Vente nationale. — Nécessité ou inutilité d'expertise préalable. — Dommages directs et matériels, permanents ou temporaires.—(Sieurs Piette et consorts.)— *Un conseil de préfecture a pu rejeter — sans expertise préalable — la demande d'indemnité par un propriétaire d'usine et fondée sur ce que la publicité donnée aux études et aux projets d'un barrage adoptés par l'Administration aurait eu pour effet d'empêcher la location de l'usine à raison de la diminution de force motrice dont elle se trouvait menacée. — Ce fait ne constitue pas un dommage matériel de nature à ouvrir le droit à indemnité. — (L'usine n'avait pu être louée depuis 1868 (*). — Le conseil de préfecture a pu décider également, sans renvoyer l'examen de la question à des experts, que le canal d'amenée d'une usine fait partie du domaine public, alors que ni l'acte de vente nationale, ni le procès-verbal de consistance et d'estimation ne le mentionnent parmi les dépendances comprises avec le moulin dans ladite vente, et que, d'après les plans produits, ce canal ne constitue pas une dérivation établie de main d'homme, mais bien une portion du lit même du fleuve (**).— Décidé au contraire, qu'il y avait lieu de faire apprécier par des experts non seulement la nature et l'importance des dommages permanents résultant pour le moulin de l'établissement du barrage, mais aussi la question de savoir si une indemnité était due par l'État pour dommages temporaires subis pendant la période de construction, et, qu'en outre, il y aurait lieu de tenir compte des réductions successives que la force motrice concédée aurait subies par suite de l'exécution de divers autres travaux entrepris par l'État, tant en amont qu'en aval du moulin (***).*

(*-**-***) Cette dérogation exceptionnelle à la nécessité de l'expertise en matière de dommages résultant des travaux publics a déjà été admise par le Conseil d'État en diverses circonstances, et les motifs qui peuvent la légitimer ont

Ce faisant, attendu, en ce qui touche le dommage résultant
la submersion du canal d'amenée, que ledit canal, construit de ma
d'homme, constitue une dépendance de l'usine et a été compris d
la vente nationale du 6 germinal an II ; attendu, en ce qui touc
les dommages temporaires, que les requérants soutenaient que
publicité donnée au projet de barrage actuellement exécuté
depuis 1868, empêché la location du moulin, et que, depuis 18
l'État, s'appropriant lesdits projets, est devenu responsable du
faut de location du moulin ; que, dès lors, l'expertise était oblig
toire sur ce point ; attendu, enfin, en ce qui touche les réductio
successives de la force motrice concédée, occasionnées par l'ex
cution de divers travaux tant en amont qu'en aval, que c'est à t
que le conseil de préfecture a rejeté ce chef de réclamation p
le motif que les travaux dont s'agit n'auraient point été exécut
directement par l'État, mais bien par des concessionnaires, r
ponsables envers les tiers des dommages qui en pouvaient résult
que l'Administration a tout au moins ordonné ou autorisé ces t
vaux ; que, dès lors, les propriétaires lésés sont recevables à s
dresser directement à l'État pour obtenir réparation, alors surt
qu'il ne s'agit pas d'une indemnité particulière et distincte, m
d'un élément nécessaire d'appréciation et de calcul de l'inde
nité afférente à la construction du barrage de la Folie : annu
l'arrêté précité quant aux chefs relatifs à la propriété du ca
d'amenée, aux dommages temporaires et à la diminution de for
motrice résultant des travaux en amont et en aval du moulin ; d
et déclarer que l'expertise déjà ordonnée, conformément à l'
ticle 56 de la loi du 16 septembre 1807, s'étendra à ces trois ch
de dommages, et condamner l'Etat aux dépens ;

Vu les observations en défense du Ministre des Travaux P
blics... tendant au rejet du pourvoi, par les motifs que le cons
de préfecture, à qui il appartenait d'interpréter l'acte de vente n
tionale du 6 germinal an II, a pu, sans recourir à une experti
procéder à cette interprétation et décider que le canal d'amen
n'était pas la propriété des requérants ; que, n'étant pas contes
que l'usine avait cessé de fonctionner à dater de 1868, il n'y av
lieu d'ordonner une expertise, puisque aucun préjudice réel n'ét
allégué, et que, d'autre part, le discrédit résultant pour une usi
de la publicité donnée à des études des projets de travaux publi
ne saurait, en aucun cas, constituer un dommage direct de natu
à ouvrir un droit à indemnité ; par le motif, enfin, en ce qui touc
les dommages des travaux accessoires, que, d'une part, l'inde
nité à allouer aux demandeurs doit être calculée d'après l'état

nent où les tri
ration n'a à r
leville à ses ris
rticuliers sur s
nature n'ayant
quences échap
que, enfin, à su
ef, cette indem
quennale, la ré
us de cinq ans
février et 1er
3 mars 1880,
l des Ponts et
re en réplique
requérants dé
tions, tous dro
illeurs express
ière de domma
igatoire du mo
causes et l'éte
, sans violer l'a
e plano trois d

du 28 pluviôse
ouche le canal
, d'une part,
II, ni le procè
u 20 pluviôse
e au nombre
arleville dans l
part, il résulte
il ne constitu
bien une port
ont de l'usine
e passer sous
ère ; que, dan
de préfecture
sine public et
fette sans en
ouche les dom
, d'une part, q
ndent, que la

projets de barrage adoptés par l'Administration, en 1872, ait pu avoir pour effet d'empêcher la location du moulin de Charleville, ce fait ne constituerait pas un dommage matériel, de nature à ouvrir un droit à indemnité ;

Considérant, d'autre part, que les requérants soutiennent que, s'il est vrai que leur moulin n'avait pas été reloué depuis 1868, les travaux de construction du barrage n'en ont pas moins eu pour effet d'occasionner audit moulin des chômages et dommages temporaires pour lesquels une indemnité spéciale est due ;

Considérant que de ce qui précède il résulte que, si c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté sans expertise la demande formée par les consorts Piette à l'effet d'obtenir une indemnité pour le préjudice que leur auraient causé, depuis 1872, les études et les projets de l'Administration, c'est à tort que ledit conseil de préfecture a refusé de renvoyer aux experts chargés de déterminer la nature et l'importance des dommages permanents résultant pour le moulin de Charleville de l'établissement du barrage de la Folie, l'examen de la question de savoir si une indemnité est due par l'État aux requérants pour dommages temporaires subis par le moulin pendant la période de construction du barrage ;

Sur les conclusions tendant à ce que, dans l'appréciation de l'indemnité due aux consorts Piette, il soit tenu compte des réductions que la force motrice primitivement concédée aurait subies par suite de l'exécution de divers travaux entrepris tant en amont qu'en aval du moulin :

Considérant que les requérants soutiennent que la force motrice qui a été aliénée par l'État, en même temps que le moulin, par l'acte de vente nationale du 6 germinal an II, s'est depuis lors trouvée réduite par des travaux exécutés à diverses époques, soit directement par l'Administration, soit par son ordre ou avec son autorisation, et que l'État doit les indemniser de ces réductions successives en même temps que de celle qui a pu résulter de la construction du barrage ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que des travaux ont été en effet exécutés en rivière, par l'Administration, pour améliorer la navigation de la Meuse, mais que les travaux relatifs au pont suspendu, au port du petit bois et au port de Charleville n'ont pas été exécutés pour le compte de l'État, qui, dès lors, ne saurait être rendu responsable des dommages qu'auraient occasionnés lesdits travaux ;

Considérant que de ce qui précède il résulte qu'il y a lieu de

intenir l'arrêté attaqué en ce qui
ce motrice qui serait due à l'établiss
port du petit bois et du port de Cha
charger les experts de rechercher s
pris par l'État ont pu avoir pour ré
trice du moulin de Charleville, tous
s, quant au fond, demeurant d'aill
ordonnée par l'arrêté susvisé du
dennes du 27 juin 1879 portera, en
ns ledit arrêté, sur les questions suiv
vaux de construction du barrage de
ulin de Charleville des dommages
els une indemnité spéciale soit due p
tive, évaluer ladite indemnité ; 2° r
pu avoir sur la consistance du mo
ux exécutés par l'État pour l'améliorat
s'il y a lieu, évaluer la perte de forc
travaux. Arrêté réformé en ce qu'il
nclusions rejeté. Un sixième des d
tat.)

(N° 596

[6 août 1881.]

vaux publics. — Compétence. — Cah
Demande de résiliation pour cause d
ejet par le Ministre. — Recours direct
able. — Compétence du conseil de pr
ecevoir n'était pas opposée par le Mi

Vu la requête... pour le sieur Perrot.
Conseil annuler une décision du 18
nistre des Travaux Publics a refusé d
son entreprise ;
Ce faisant, attendu, en la forme, que
tivée, contrairement à l'article 7 de l
fond, qu'il s'est produit, depuis l'a
on des prix supérieure à un sixièm
devait être prononcée, aux termes
clauses et conditions générales de

attaquée; prononcer la résiliation de l'entreprise; dire que les sommes qui pourraient être dues au sieur Perrot porteront intérêt à son profit du jour de la requête présentée au Ministre, ou tout au moins du jour du présent recours; subsidiairement ordonner une expertise; condamner enfin l'État aux dépens;

Vu les observations présentées par le Ministre des Travaux Publics tendant au rejet du pourvoi par les motifs que l'augmentation qui s'est produite est inférieure au sixième des estimations du projet; que, d'ailleurs, la décision attaquée est suffisamment motivée;

Vu le cahier des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant qu'en vertu de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, c'est aux conseils de préfecture qu'il appartient de prononcer sur les difficultés qui s'élèvent entre les entrepreneurs de travaux publics et l'Administration concernant l'exécution des clauses de leurs marchés; que, dès lors, le sieur Perrot n'est pas recevable à se pourvoir directement devant le Conseil d'État contre l'arrêté par lequel le Ministre des Travaux Publics a refusé de lui accorder la résiliation de son entreprise... (Rejet.)

(N° 597)

[6 août 1881.]

Travaux publics. — Algérie. — Résiliation. — Reprise du matériel. — Frais de garde, d'entretien et de magasinage. — Indemnité. — Renvoi devant l'Administration. — Cahier des charges de 1866 (*art.* 34 *et* 43). — [Sieur Dessoliers (*).] — *Matériel. — Appréciation, à la suite d'une expertise ordonnée par le Conseil d'État, de la valeur et de l'importance du matériel nécessaire à l'achèvement de l'entreprise et existant sur les chantiers au moment où a été ordonnée la suspension indéfinie des travaux. — L'État est condamné à reprendre tous les objets qui, d'après la nature des ouvrages restant à terminer et les modifications apportées par les ingénieurs au projet primitif, auraient été, sans la résiliation, utilisés par l'entrepreneur pour l'achèvement des travaux* (*art.* 34 *et* 43). — *Frais de garde et d'entretien du matériel dus par l'État pour la partie du*

(*) Suite de l'arrêt du 21 mai 1875 (Dessoliers), *Ann*, 1877, p. 767.

l été
er
uite
dev
er p

pou
former un arrêté du 6 mars 1879, par lequel le
ire d'Alger a déterminé la partie du m
n de son entreprise, que l'État était te
ution d'une décision du Conseil d'État e
a fixé à 198 727f,85 la somme due de
ntérêts au taux de l'Algérie, à partir du
s des intérêts à partir du 20 août 187
la fixation des frais de garde, d'entretie
nt à l'État en vertu de la même décisio
u que, d'après la décision du Conseil
dre le matériel existant sur les chantie
pour l'achèvement des travaux du p
expressions, il faut évidemment entend
repreneur, au moment où la suspension
ée, avait encore à exécuter, soit en ve
e, soit en vertu des ordres donnés en
conseil de préfecture n'a tenu compte q
rojet primitif, et a, par suite, limité à
à une partie des objets figurant sur
ts; dire que la reprise doit être étendu
porté audit état, et qui ne représente
encore nécessaire du matériel primitif d
conséquence, à 366 936f,99 la somm
ef; allouer, en outre, au requérant, le
et de magasinage d'après la note de s
lui au conseil de préfecture, en metta
p. 100 de la somme de 39 608f,45
rêtée au 15 décembre 1878, le tout ave
dépens;
s présentées par le Ministre des Travau
t du pourvoi, par les motifs, d'une part,
cement des travaux, les objets dont la r
e conseil de préfecture comprenaient t
d'autre part que, en ce qui concern
le magasinage du matériel, le conseil de

fecture n'a fait que réserver la question jusqu'à ce que le requérant eût produit des justifications qui faisaient défaut; vu ensemble les rapports des Ingénieurs et l'avis du Conseil général des Ponts et Chaussées;

Vu la décision du Conseil d'État du 21 mai 1875;

Vu le cahier des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Vu l'article 1154 du Code civil;

En ce qui concerne la reprise du matériel :

Considérant que, pour déterminer la partie du matériel de l'entreprise du sieur Dessoliers à reprendre par l'État en exécution de la décision ci-dessus visée du Conseil d'État du 21 mai 1875, le conseil de préfecture a défini les travaux restant à exécuter au moment de la suspension, en tenant compte seulement du devis de l'entreprise et non des modifications prescrites en cours d'exécution;

Mais considérant que si, par la décision dont s'agit, le Conseil d'État a rejeté les conclusions du sieur Dessoliers tendant à faire décider que, pour l'indemniser des modifications apportées au projet, l'État serait tenu de reprendre le matériel non utilisable créé à raison de ces modifications, il a en même temps reconnu que le requérant avait droit, par application de l'article 43 des clauses et conditions générales ci-dessus visées, à la reprise du matériel qui eût été nécessaire pour l'achèvement des travaux dont il était chargé; que pour déterminer la nature et l'importance de ce matériel, il faut rechercher quels étaient, au moment où la suspension en a été ordonnée, les travaux que le sieur Dessoliers avait encore à exécuter en tenant compte non seulement du devis de son entreprise, comme l'a fait le conseil de préfecture, mais des changements apportés au projet;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les experts ont fait une exacte appréciation, tant des travaux ainsi définis que de la nature et de l'importance du matériel qui eût été nécessaire au sieur Dessoliers pour les achever; que, dans ces circonstances, il y a lieu de condamner l'État à reprendre le matériel porté au tableau annexé au rapport des experts, et dont la valeur est fixée par ledit rapport à 366 926^{f},99;

En ce qui concerne les frais de garde, d'entretien et de magasinage :

Considérant que la décision ci-dessus rappelée du 21 mai 1875 a mis à la charge de l'État les frais de cette nature que le sieur

(N° 598)

[6 août 1881.]

Travaux publics. — Décompte. — Expertise ordonnée : nouveau décompte accepté. — (Sieur Ferré.) — *Un entrepreneur qui, à la suite d'un arrêté ordonnant une expertise, a accepté sans réserves un nouveau décompte définitif dressé en vue de donner satisfaction à ses réclamations contre le premier décompte, n'est plus recevable à demander qu'il soit procédé à l'expertise.*

Vu la requête pour le sieur Ferré..., tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler un arrêté du conseil de préfecture des Hautes-Pyrénées du 5 décembre 1877, qui a rejeté sa demande tendant à ce qu'il fût procédé à l'expertise ordonnée par un précédent arrêté du 14 avril 1865;

Ce faisant, attendu qu'un arrêté du 14 avril 1865 avait ordonné une expertise sur les réclamations élevées par le requérant au sujet de la classification des déblais résultant du décompte, à lui présenté à cette époque, attendu que cette expertise n'a pas eu lieu par suite des projets de transaction formés par les parties; que, sur la présentation du décompte définitif de son entreprise en 1866, le requérant a formé de nouvelles réclamations qui ont été renvoyées à expertise; que si le décompte rectifié présenté à l'entrepreneur le 9 avril 1867 et signé par lui faisait droit à ses dernières réclamations et rendait sans objet la seconde expertise ordonnée, il ne donnait pas satisfaction aux demandes antérieures de l'entrepreneur; qu'ainsi le requérant est fondé à demander que l'expertise ordonnée par l'arrêté du 14 avril 1865 suive son cours; lui adjuger ses conclusions de première instance et condamner l'État aux dépens;

Vu les observations présentées par le Ministre des Travaux Publics..., tendant au rejet de la requête par le motif que le décompte de 1867 accepté par l'entrepreneur comprenait un remaniement complet de la classification des déblais par lui contestée; que la présentation de ce décompte constituait de la part de l'Administration un ensemble de propositions nouvelles et qu'en les acceptant, l'entrepreneur renonçait nécessairement à poursuivre ses réclamations au sujet des propositions précédentes; que l'expertise sur des chiffres abandonnés par l'Administration est ainsi devenue sans objet;

, DI

an '
ise
'éné
ées
; pi
npte

e de
n vu
; dr
quel
néra
cept
acc
ons
, air
le s
té p
nt à

N

[6 a

ge.–
n, Tl
ssion
m d'
d'un
– *R*
un
ners
es d

con
u C
lenn
à pa
com
ur l
cons

rivière, d'un talus perreyé destiné à l'établissement de la ligne de chemin de fer de Charleville à Givet;

Ce faisant, attendu que les corrosions constatées par les experts sur les berges de la rive droite de la Meuse n'ont pas pour cause les travaux du chemin de fer, mais le relèvement du plan d'eau par suite des travaux exécutés par le service de la navigation; qu'en admettant même que la construction d'un talus perreyé sur la rive gauche ait eu pour conséquence d'aggraver ces corrosions, elles ne se sont produites que sur la berge, dépendance du domaine public, et n'ont pas atteint les propriétés des requérants; décharger la compagnie des condamnations prononcées contre elle et condamner les sieurs Renson et autres aux dépens, y compris les frais d'expertise;

Vu le mémoire en défense présenté pour les sieurs Renson et consorts..., tendant au rejet de la requête avec dépens, par les motifs que le rétrécissement du lit de la rivière a eu pour effet de rejeter les eaux sur la rive droite et de déterminer les corrosions constatées par les experts; qu'en admettant que ces corrosions n'aient encore atteint que les berges dépendant du domaine public, c'est avec raison que le conseil de préfecture a alloué aux réclamants une indemnité pour les travaux de défense qui sont devenus nécessaires;

Vu les observations en réplique présentées pour les sieurs Renson et consorts..., tendant à ce qu'il plaise au Conseil maintenir l'arrêté attaqué en ce qui concerne l'attribution des frais d'expertise; attendu que si le dommage dont se plaignaient les réclamants a cessé d'exister par une cause étrangère à la compagnie, celle-ci n'en était pas moins responsable et doit payer les frais de l'instance à laquelle elle a donné lieu par sa faute;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

Considérant qu'en admettant que les travaux à exécuter par la compagnie requérante, sur la rive gauche de la Meuse, aient déterminé les corrosions qui se sont produites sur la rive droite, il résulte de l'instruction que ces corrosions, dont le progrès a, d'ailleurs, été arrêté par des travaux ultérieurement accomplis par le service de la navigation, n'ont atteint que les berges de la Meuse dépendant du domaine public et n'ont pas endommagé la propriété des sieurs Renson et autres; que, dans ces circonstances, lesdits propriétaires n'ont, à aucune époque, subi un dommage direct et matériel qui soit de nature à leur donner droit à une indemnité; qu'ainsi, c'est à tort que le conseil de préfecture a prononcé contre la compagnie de l'Est une condamnation principale

sur ledit canal; attendu que, d'autre part, c'est à tort que l'arrêté attaqué a admis l'Administration à se prévaloir des prescriptions du règlement en date du 29 janvier 1857 sur la police du canal, aux termes desquelles le maximum d'enfoncement des bateaux admis à circuler sur la section, considérée, du canal de Nantes à Brest était fixé à 1 mètre 15 centimètres, par le motif que lesdites prescriptions, à supposer qu'elles soient encore en vigueur, ne sont plus appliquées en fait, et que les agents des Ponts et Chaussées, sachant que le Jean-Marie avait un tirant d'eau de 1 mètre 36 centimètres ne l'ont pas arrêté au passage; condamner l'État à payer audit sieur Rochard-Lebreton la somme de 4 080 francs, représentant le montant de la perte qu'il a éprouvée, avec les intérêts du jour de la demande; subsidiairement, l'admettre à faire la preuve des faits articulés, et, dans tous les cas, condamner l'État aux dépens;

Vu les observations en défense du Ministre des Travaux Publics tendant au rejet du pourvoi, par les motifs que, d'une part, il résulte des rapports de l'ingénieur et des agents des Ponts et Chaussées que, si le bateau le Jean-Marie eût conservé son tirant d'eau de $1^{m},36$, l'échouement ne se serait pas produit et que ledit bateau ne s'est perdu que parce qu'il était en mauvais état et faisait eau par ses coutures et que, d'autre part, si l'Administration n'arrête pas les bateaux calant plus de $1^{m},15$, elle ne garantit qu'à ceux-ci la libre circulation sur le canal; ensemble les rapports des ingénieurs et l'avis du Conseil général des Ponts et Chaussées en date du 28 février 1880;

Vu le mémoire en réplique... par lequel le sieur Rochard-Lebreton déclare persister dans ses précédentes conclusions, par le motif que, aux termes d'un avis du mois d'octobre 1876, l'enfoncement réglementaire des bateaux a été porté à $1^{m},40$, et que des rapports mêmes invoqués par le Ministre il résulte que sur le lieu de l'accident le mouillage n'était pas suffisant, à la date du 29 août 1878, pour donner passage au bateau le Jean-Marie, et conclut en outre à l'allocation des intérêts des intérêts des sommes par lui réclamées;

Vu les lois du 28 pluviôse an VIII et du 16 septembre 1807;

Vu l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777;

En ce qui touche la condamnation prononcée contre le sieur Rochard-Lebreton par l'arrêté attaqué:

Considérant, d'une part, qu'aux termes d'une décision préfectorale affichée au mois d'octobre 1876, le tirant d'eau réglementaire des bateaux naviguant dans le dix-septième bief du canal de

motrice (*) *et, par suite, inutilité d'une expertise pour en évaluer l'importance.* — (**) (Dame Veuve Folacci.)

Vu la requête présentée pour la dame veuve Folacci... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du conseil de préfecture de la Corse du 1er avril 1879, qui a rejeté *de plano* la demande d'indemnité formée par les requérants, à raison du préjudice que leur aurait causé la dérivation des eaux de la Gravona, dont leur propriété est riveraine ;

Ce faisant, attendu que la dérivation des eaux de la Gravona pour le service des fontaines publiques d'Ajaccio a privé les requérants d'un volume d'eau dont ils se servaient pour l'irrigation de leurs terres et la mise en mouvement de leur usine ; que, pour écarter du calcul de l'indemnité renvoyée à l'appréciation des experts le préjudice causé par la suppression de force motrice le conseil de préfecture s'est fondé sur ce que l'usine n'aurait pas eu d'existence légale ; mais attendu que, si les requérants ne justifient d'aucune autorisation administrative, leur usine, établie en 1835 sur une rigole d'irrigation, hors du cours de la Gravona, sans barrage en lit de rivière et sans atteinte portée au régime des eaux, existe légalement en dehors de toute autorisation ; qu'en tous cas, ce chef d'indemnité devait être renvoyé à l'expertise comme toutes les questions sur lesquelles les parties sont en désaccord dans les cas prévus par l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807 ; renvoyer les parties devant le conseil de préfecture pour être, après expertise sur le chef de demande relatif au moulin, statué ce qu'il appartiendra ;

Vu les observations présentées par le Ministre des Travaux Publics tendant à ce qu'il plaise au Conseil rejeter la requête par les motifs qu'en l'absence d'une autorisation administrative, l'usine des requérants n'a pu avoir qu'une existence précaire, alors même qu'elle aurait été établie dans des conditions particulières qui ne permettraient pas à l'Administration d'en exiger la démolition ; que l'expertise ordonnée dans cette situation eût été frustratoire puisque le droit à indemnité n'existe pas ;

Vu la loi du 16 septembre 1807 ;

Considérant que d'après l'article 48 de la loi du 16 septembre 1807, ci-dessus visée lorsque, pour l'exécution de travaux publics,

---

(*) Voir Proudhon, *Domaine public*, 3, p. 585 ; — de Passy, *Service hydraulique*, p. 33.

(**) Voir Aucoc, *Conférences*, 2, p. 124 ; — et la note, *suprà*, 6 août 1881, p. 1319.

destinées à élever les eaux du Rhône pour les distribuer dans la ville, et a rejeté la demande en responsabilité formée par la ville contre le sieur Thouvenot, Ingénieur des Ponts et Chaussées, qui avait conçu et dirigé les travaux ;

Ce faisant, attendu que, d'après le devis primitif, la dépense totale des ouvrages à exécuter devait s'élever seulement à la somme de 160 000 francs ; que néanmoins, les décomptes présentés à la ville ont atteint la somme de 173 836f,94 ; qu'aux termes du cahier des charges de l'entreprise, les machines à installer sur le Rhône devaient élever par minute un volume d'eau variant de 675 à 975 litres ; que les machines exécutées ne fournissent pas ce rendement ; que, sur les deux roues motrices qui font agir les pompes, une seule fonctionne lorsque le niveau du Rhône s'abaisse à 1m,40 au dessus de l'étiage ; et que les deux roues sont arrêtées quand le Rhône descend à 1m,02 ; que, dans ces circonstances, la ville était fondée à se refuser à payer à l'entrepreneur le solde de son décompte ; que l'entrepreneur et l'ingénieur doivent être déclarés responsables de la non-réussite du projet ; qu'en tous cas, le conseil de préfecture ne pouvait pas refuser à la ville d'ordonner l'expertise qu'elle demandait ; par ces motifs, dire que les machines établies par les sieurs Bergeron ne fonctionnent pas dans les conditions prévues au marché ; et condamner les sieurs Bergeron à y faire les modifications nécessaires ; subsidiairement, ordonner une expertise pour vérifier les appareils ; dire que la ville est libérée par les sommes qu'elle a déjà payées aux sieurs Bergeron ; ordonner la restitution des sommes qu'elle aurait payées en vertu de l'arrêté attaqué, avec les intérêts de droit ; condamner les sieurs Bergeron et le sieur Thouvenot aux dépens ;

Vu les observations en défense présentées pour le sieur Thouvenot... tendant au rejet du pourvoi avec dépens, par les motifs qu'il est non recevable à son égard ; qu'en effet, il n'a accepté de dresser les plans et de diriger les ouvrages décidés par la ville de Pont-Saint-Esprit qu'avec l'autorisation de ses supérieurs hiérarchiques et dans les conditions prévues par l'article 13 du décret du 7 fructidor an XII et du décret du 10 mars 1854, en vertu desquels les Ingénieurs des Ponts et Chaussées peuvent être chargés de la direction des travaux communaux entrepris dans un intérêt public, moyennant des honoraires fixés par lesdits décrets à 1 p. 100 du montant des travaux ; qu'ainsi, il a agi comme Ingénieur des Ponts et Chaussées et ne pouvait dès lors être soumis à aucune responsabilité pécuniaire ; qu'au fond, le pourvoi de la

pouvait être dirigée contre lui par la ville de Pont-Saint-Esprit;

Sur les intérêts des intérêts :

Considérant que, par l'arrêté attaqué, le conseil de préfecture a alloué aux sieurs Bergeron frères les intérêts de la somme de 27 361f,65 à dater du 9 avril 1877 et les intérêts des intérêts de la même somme à dater du 9 avril 1878; qu'il leur a alloué en outre les intérêts de la somme de 7 817f,96 à dater du 2 janvier 1879; que les sieurs Bergeron frères ont demandé à nouveau les ntérêts des intérêts devant le Conseil d'État par leurs conclusions reconventionnelles du 19 novembre 1880; qu'ainsi, et par application de l'article 1154 du Code civil, les sieurs Bergeron frères ont droit à la capitalisation à cette date des intérêts des sommes qui leur étaient dues en vertu de l'arrêté attaqué... (Rejet avec intérêts des intérêts capitalisés au 19 novembre 1880. Ville de Pont-Saint-Esprit condamnée aux dépens.)

(N° 603)

[11 novembre 1881.

Travaux publics. — Dommages. — Travaux de chemin de fer. — Inondation aggravée. — (Compagnie des Chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne contre sieur Saint-Pastous.) — *Dommages à venir. — Travaux préventifs. — Domaine public. — Conseil de préfecture. — Compétence. — Il n'appartient pas au conseil de préfecture, saisi d'une demande d'indemnité à raison de dommages causés par l'établissement d'une voie ferrée, de condamner la compagnie soit au payement en argent, soit à l'exécution de travaux propres à prévenir de nouveaux dommages, alors que lesdits travaux devraient être effectués sur une dépendance du domaine public (dans l'espèce, aqueduc à construire sous un chemin vicinal* (*). *Procédure. — Extension de la demande primitive par des conclusions additionnelles visées dans l'arrêté attaqué : pas d'*ultra petita (1re *espèce*). — *Inondation. Dommages immobiliers et mobiliers aggravés par les travaux de chemins de fer. Indemnité due : évaluation* (1re *et* 2e *espèces*).— *Dommage. Indemnité allouée sur les fonds d'une souscription nationale. — Cette indemnité ne doit pas être déduite de celle mise à la charge de la compagnie dont les travaux ont augmenté le dommage. — La souscription nationale*

(*) Voir 16 février 1860, compagnie de Lyon, *Ann.* 1860. p. 516; — 24 janvier 1875, Gallet-Lepoivre, *Ann.* 1875, p. 91; — 16 juin 1876, Ollagnier, *Ann.* 1878, p. 654.

En ce qui concerne les dommages éprouvés par la propriété du sieur Saint-Pastous :

Sur le moyen tiré de ce que le conseil de préfecture n'aurait pu, sans excéder ses pouvoirs, faire entrer en ligne de compte des dommages survenus postérieurement à la demande d'indemnité :

Considérant que, postérieurement à la requête qu'il avait présentée le 4 mars 1873, le sieur Saint-Pastous a pris des conclusions qui ont été visées par l'arrêté du 2 mars 1877; que ces conclusions avaient pour objet d'étendre la demande primitive à raison des faits constatés, à sa requête, par les procès-verbaux des 15 avril et 13 décembre 1874 ci-dessus visés et qui ont été soumis aux experts; qu'ainsi, en faisant entrer en ligne de compte les dommages constatés par les procès-verbaux dont s'agit, le conseil de préfecture a statué dans les limites de la demande ;

Au fond :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'établissement de la voie ferrée en remblai et l'exhaussement du chemin vicinal de Pujo à Villenave, qui en a été la conséquence, ont eu pour effet de restreindre le champ d'écoulement des eaux aux abords de la propriété du sieur Saint-Pastous; mais que, si les effets des débordements de la Poutge, survenus en 1873 et 1874, ont été ainsi aggravés, les travaux de la compagnie des chemins de fer du Midi ne sauraient être considérés comme la seule cause du dommage éprouvé par le sieur Saint-Pastous, et qu'il sera fait une juste appréciation de la responsabilité incombant à ladite compagnie en fixant l'indemnité due par elle au sieur Saint-Pastous à la somme de 600 francs;

En ce qui concerne la disposition par laquelle le conseil de préfecture alloue au sieur Saint-Pastous une somme de 500 francs pour exécuter des travaux propres à prévenir de nouveaux dommages, si mieux n'aime la compagnie exécuter elle-même lesdits travaux;

Considérant que les travaux dont s'agit, définis par le rapport du tiers expert, auquel se réfère l'arrêté attaqué, consisteraient dans l'ouverture d'un aqueduc sous le chemin vicinal de Pujo à Villenave, c'est-à-dire sur une dépendance du domaine public; qu'il ne dépend ni du sieur Saint-Pastous ni de la compagnie des chemins de fer du Midi de les exécuter; qu'il suit de là que le conseil de préfecture n'a pu, sans excéder ses pouvoirs, mettre à la charge de la compagnie requérante le payement ou l'exécution desdits travaux;

et sans donner de motifs, à la proportion de 48 p. 100 fixée par lui comme représentant la part incombant à la compagnie dans la réparation des dommages, la proportion de 50 p. 100; qu'en tenant compte, d'après les constatations du tiers expert, du niveau atteint par les eaux dans le village de Tarsac lors des inondations de 1855 et 1875, la part des dommages imputables à la compagnie ne saurait dépasser 39 p. 100 de la totalité des dommages constatés ; que, de plus, c'est à tort que le conseil de préfecture n'a pas déduit du chiffre des pertes subies les sommes payées aux habitants de Tarsac sur le montant de la souscription nationale; qu'enfin, les frais d'expertise et les dépens ont été mis en totalité à la charge de la compagnie requérante, bien qu'elle n'ait été condamnée à payer que la moitié de la somme réclamée par les auteurs de la réclamation devant le conseil de préfecture; que les experts ont reconnu qu'un sieur Daste, (Paulin), dit Borda, n'avait éprouvé aucun dommage; que, par suite, sa réclamation a été implicitement rejetée et qu'il aurait dû supporter un cinquante-deuxième des dépens; débouter les sieurs Ducastaing et autres de leur demande contre la compagnie et les condamner en tous les dépens de première instance et d'appel, y compris les frais d'expertise; subsidiairement décider que du montant des dommages à la réparation desquels la compagnie devrait participer devra être préalablement déduit le montant des allocations fournies aux réclamants sur le produit de la souscription nationale; fixer à 39 p. 100, très subsidiairement à 48 p. 100, la part contributive de la compagnie dans les dommages ainsi déterminés; en tous cas mettre un cinquante-deuxième de la masse des frais et dépens à la charge du sieur Daste (Paulin), dit Borda;

Vu... (Défense tendant au rejet avec dépens d'instance et d'appel, intérêts du jour de la demande et intérêts des intérêts, par les motifs que le talus du chemin de fer a fait obstacle au passage des eaux débordées, qu'il a été la cause de la rupture de la digue qui protégeait le villlage de Tarsac, qu'il a aggravé les effets de l'inondation dans ce village, et qu'en fixant à 50 p. 100 la part incombant à ladite compagnie dans la réparation des dommages, le conseil de préfecture a fait une évaluation équitable et justifiée);

Vu les lois des 28 pluviôse an VIII et 16 septembre 1807;

Vu les articles 1153 et 1154 du Code civil;

Considérant que l'inondation de l'Adour a causé, le 24 juin 1875, dans la commune de Tarsac, des dommages qui ont été constatés par les experts et évalués par eux, d'un commun accord, à la somme de 23 744f,56; que, s'il est vrai que, même en l'absence

droit à partir de ce jour; qu'ils ont demandé devant le Conseil d'État les intérêts des intérêts le 1er décembre 1879 et le 7 décembre 1880; qu'à chacune de ces dates il leur était dû, en vertu de la demande précédente, plus d'une année d'intérêts ; que, dès lors, et par application de l'article 1154 du Code civil, il y a lieu d'allouer aux sieurs Ducastaing et autres les intérêts à partir des 1er décembre 1889 et 7 décembre 1880, des sommes qui, à chacune de ces dates, pouvaient leur être dues à titre d'intérêts;

En ce qui concerne les frais d'expertise et de tierce expertise :

Considérant que la compagnie requérante ayant refusé toute indemnité, c'est avec raison que le conseil de préfecture a laissé à sa charge tous les frais d'expertise et de tierce expertise... (Compagnie condamnée à payer à chacun des réclamants le tiers des dommages causés par l'inondation à leurs propriétés immobilières et le quart des détoriorations causées à leurs meubles, tels que lesdits dommages et détériorations résultent des procès-verbaux de constat dressés par les premiers experts, avec intérêts du 21 juin 1878, capitalisés aux dates des 1er décembre 1879 et 7 décembre 1880. Surplus des conclusions de la compagnie et du recours incident rejeté. Dépens devant le Conseil d'État mis pour moitié à la charge de la compagnie et pour moitié à la charge des requérants.)

(N° 604)

[18 novembre 1881.]

Cours d'eau non navigables. — Usines. — Règlement. — Droit de police. — (Sieur Corbin.) — *Recours contre un arrêté préfectoral et une décision confirmative du Ministre des Travaux Publics réglant simultanément plusieurs usines. — Rejet : ce règlement a été pris en vue d'assainir des prairies marécageuses, et non dans l'intérêt privé de l'un des usiniers. — Le dommage qui peut en résulter pour l'une des usines ainsi réglementées ne saurait être assimilé à une expropriation.*

Vu la requête pour le sieur Corbin... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du Préfet du Cher du 11 juin 1879 et, en tant que de besoin, une décision du Ministre des Travaux Publics du 19 février 1879, par le motif que lesdites décisions, confirmant l'arrêté réglementaire du moulin de Givroux du

élévation des écluses des moulins et par les autres ouvrages d'art établis sur les rivières;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les trois usines de Givroux, de Feulardes et de Chambon ont été réglées simultanément en vue d'assainir les prairies marécageuses de la vallée de l'Auron; qu'il n'est nullement justifié qu'en prenant les décisions attaquées le Ministre des Travaux Publics et le Préfet du Cher aient eu en vue l'intérêt de l'usinier de Feulardes.

Considérant que le sieur Corbin n'est pas fondé à soutenir que les dommages qui auraient été causés au moulin de Givroux par les décisions attaquées constituent une expropriation en dehors des formalités prévues par la loi du 3 mai 1841... (Rejet.)

(N° 605)

[18 novembre 1881.]

Travaux publics.— Décompte.—Régie.— [Sieurs Monjalon frères (*).] — *Reprise de matériel : outillage non indispensable pour l'achèvement des travaux. — Reprise non obligatoire : rejet. — Outillage indispensable à l'achèvement des travaux : — Emploi par l'Administration de son propre outillage au lieu de celui de l'entrepreneur; droit de celui-ci d'exiger la reprise de son matériel. — Préjudice causé à l'entreprise par le ralentissement et la suspension des travaux; indemnité allouée pour payements faits à des contremaîtres et employés restés inactifs pendant deux ans; détérioration du matériel laissé exposé à la chaleur et à l'humidité sur les chantiers pendant deux ans; perte d'intérêts sur le fonds de roulement; inaction du matériel et privation de l'industrie, indemnité accordée sous déduction du bénéfice qui a été réalisé sur d'autres travaux commandés par l'État ou par des particuliers, et en tenant compte des circonstances exceptionnelles résultant de la guerre 1870-71. — Retard dans la restitution des fonds de garantie et dans le règlement du décompte. — Pas d'indemnité autre que l'allocation des intérêts légaux. — Frais de garde du matériel dont la reprise était obligatoire pour l'État : indemnité due. — Détérioration du matériel dont la reprise était obligatoire pour l'État; détérioration incombant à l'État : pas d'indemnité due à l'entrepreneur. — Pertes d'intérêts, à la suite de la résiliation, des fonds*

(*) Suite de l'arrêt du 13 mars 1874, Monjalon, *Ann.* 1875, p. 1078.

intérêts des sommes dues en 1869 sur le prix des travaux exécutés, et pour privation d'industrie une autre somme de 60 000 francs; allouer, à raison des retards dans la résiliation de l'entreprise, et du préjudice subi par les entrepreneurs postérieurement au 5 septembre 1871 : pour la garde du matériel 11 340 francs; pour la moins-value du même matériel 9 160 francs; pour les intérêts du capital engagé 9 000 francs; pour privation d'industrie 123 000 francs. — En ce qui concerne le décompte, allouer pour le dressement des surfaces de rochers laissées apparentes, 18 478f,32; pour le lavage extraordinaire des moellons 13 533f,10; pour les déblais entraînés dans les fouilles 24 634f,45; condamner l'État à leur payer lesdites sommes avec les intérêts et les intérêts des intérêts actuellement échus; condamner, en outre, l'État aux frais d'expertise et aux dépens;

Vu les observations présentées par le Ministre des Travaux Publics, tendant au rejet du pourvoi;

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

En ce qui concerne la reprise du matériel:

Sur les conclusions tendant à la reprise par l'État d'un malaxeur et de ses accessoires;

Considérant qu'aux termes de la décision ci-dessus visée du Conseil d'État statuant au contentieux, la reprise du matériel appartenant aux entrepreneurs n'était obligatoire à l'égard de l'État qu'autant que ledit matériel était indispensable à l'achèvement des travaux; qu'il résulte de l'instruction, notamment du rapport du tiers expert, qu'en raison de la nature et de la quantité des travaux restant à exécuter à la date de la résiliation, le malaxeur et ses accessoires ne présentaient pas ce caractère; qu'il suit de là qu'il n'y a lieu de faire droit à la réclamation des entrepreneurs sur ce point;

Sur les conclusions tendant à la reprise d'un certain nombre d'autres objets, parmi lesquels se trouvent compris une bigue et une machine locomobile :

Considérant que les agents de l'Administration ne contestent pas qu'il a été fait emploi, pour l'achèvement des travaux, d'un certain nombre d'objets semblables à ceux dont la reprise est demandée par les entrepreneurs; qu'ils se bornent à soutenir que ces objets provenaient du matériel qui avait été réuni par l'Administration pour l'exécution de divers travaux faits en régie et qui était devenu en partie disponible; et que, dans ces circonstances, l'Administration n'était pas tenue de se servir du matériel des entrepreneurs, à l'exclusion de son propre matériel;

matériel, qui représentait encore en 1871 une valeur de 105 918 fr., le conseil de préfecture a fait une insuffisante appréciation du préjudice qui avait été causé aux entrepreneurs, et qu'il y a lieu en conséquence d'élever à 4 000 francs le chiffre de l'indemnité à laquelle ils ont droit;

Sur les conclusions des requérants tendant à ce que la somme de 500 francs, qui leur a été allouée pour leur tenir compte des intérêts du fonds de roulement, conservé par eux inactif pendant la période de ralentissement et de suspension des travaux soit élevée à 1 200 francs :

Considérant que les requérants ne justifient pas qu'en leur allouant la somme précitée de 500 francs le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation de la perte d'intérêts subie par eux sur le fonds de roulement de leur entreprise dont ils ont droit de réclamer la mise à la charge de l'État;

Sur les conclusions des entrepreneurs tendant à l'allocation d'une indemnité de 8 333 francs, tant à titre de privation d'industrie qu'à raison des intérêts perdus par eux sur les fonds immobilisés dans leur matériel pendant la période de ralentissement et de suspension des travaux :

Considérant d'une part que les entrepreneurs ont droit au remboursement des intérêts à 5 p. 100 de la somme de 105 318 francs, représentant à la date du 5 septembre 1871 la valeur du matériel, ainsi que de la somme de 4 000 francs à laquelle a été estimée la détérioration dudit matériel antérieurement à cette date, et que la période sur laquelle le conseil de préfecture a calculé lesdits intérêts doit être augmentée de deux mois, à raison du ralentissement des travaux correspondant à la fin de la campagne de 1869, dont l'arrêté attaqué n'a pas tenu compte; que, d'autre part, les entrepreneurs ont été privés de l'exercice de leur industrie pendant la même période, et qu'il leur a été ainsi causé un préjudice dont il leur est dû réparation; mais qu'il y a lieu de tenir compte, dans la fixation du chiffre de l'indemnité due de ce chef aux entrepreneurs, soit du bénéfice qu'ils ont retiré de l'exécution de 55 000 francs de travaux pour le compte de l'État pendant l'année 1870, ainsi que de deux maisons construites par eux à Saint-Nazaire, soit des circonstances exceptionnelles qui, pendant les années 1870 et 1871, ont ralenti ou suspendu presque partout l'exécution des travaux publics; qu'il sera fait une juste appréciation de l'indemnité due aux entrepreneurs par suite, tant de l'inaction de leur matériel que de la privation de leur industrie pendant cette période, en fixant à 20 000 francs le chiffre de cette indemnité ;

l'Administration de réaliser le surplus de leur matériel, de manière à éviter le préjudice dont ils se plaignent; qu'il suit de là qu'il n'y a lieu de faire droit à leurs conclusions sur ce point;

Sur les conclusions tendant à l'allocation d'une somme de 9 000 francs représentant la perte d'intérêts subie par les entrepreneurs, postérieurement à la résiliation, sur les fonds immobilisés dans le matériel :

Considérant que le conseil de préfecture a, par l'arrêté attaqué, dont les dispositions sur ce point sont acceptées par les requérants, décidé que les sommes dues par l'État pour la reprise d'une partie du matériel des entrepreneurs porteront intérêt à leur profit à partir du 5 septembre 1872; que les entrepreneurs ne sont fondés à réclamer pour perte d'intérêts, en ce qui concerne cette partie de leur ancien matériel, aucune autre indemnité;

Considérant d'autre part, que les entrepreneurs n'ont aucun droit au remboursement par l'État des intérêts perdus par eux, postérieurement à la résiliation, sur les fonds immobilisés dans la partie du matériel qui doit rester à leur charge;

Sur les conclusions tendant à l'allocation d'une somme de 125 000 francs pour perte de temps et d'industrie postérieurement au 5 septembre 1871 :

Considérant que c'est seulement à la date du 24 juin 1872 qu'a été notifié aux sieurs Monjalon l'arrêté prononçant la mise en régie de leur entreprise; que si, postérieurement à cette date, les entrepreneurs ont cessé d'être tenus de demeurer aux ordres de l'Administration, il leur appartenait de surveiller l'exécution de l'arrêté de mise en régie, qui n'a pris fin que les derniers jours de l'année 1873; qu'une indemnité est due de ce chef aux requérants pour perte de temps et d'industrie, et qu'il y a lieu de fixer le chiffre de ladite indemnité à 6 000 francs;

En ce qui concerne le règlement du décompte:

Sur les conclusions tendant à ce que le prix de 3 francs par mètre, stipulé au bordereau pour le dressement des surfaces de rochers laissées apparentes soit appliqué à une quantité de 14 763 mètres :

Considérant qu'il résulte de l'instruction, notamment du rapport du tiers expert, qu'en ce qui concerne les 14 763 mètres dont il s'agit le travail de dressement, tel qu'il était prévu par l'article 31 du cahier des charges, n'a pas été exécuté; que dès lors, il n'y a pas lieu de faire droit sur ce point aux conclusions des requérants;

Sur les conclusions tendant à l'allocation d'une somme de

y faire, après expertise, s'il y a lieu, déterminer la nature et la valeur des objets nécessaires à l'achèvement des travaux, dont la reprise a été refusée, et auxquels un matériel, appartenant à l'État, a été indûment substitué. Indemnité pour le préjudice résultant du ralentissement et de la suspension des travaux élevée à 32 000 francs. L'État payera, en outre, aux entrepreneurs : 1° pour dommages subis postérieurement à l'époque fixée pour la résiliation de l'entreprise, 6 800 francs ; 2° à raison des sujétions de main-d'œuvre occasionnées par le lavage prescrit pour les moellons provenant des fouilles, 4 500 francs. Les frais d'expertise et de tierce expertise seront supportés pour les deux tiers par l'État et pour le surplus par les entrepreneurs. Intérêts des sommes dues par l'État capitalisés au 3 août 1878. Dépens du pourvoi à la charge de l'État. Surplus des conclusions des sieurs Monjalon rejeté. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire.)

(N° 606)

[18 novembre 1881.]

Travaux publics communaux. — Distribution d'eau et de gaz. — Chose jugée. — Procédure. — (Sieurs Monduit et Béchet contre ville de Joigny.) — *Procédure. — Arrêté préparatoire ordonnant une expertise tous moyens réservés. Recours non recevable. — Chose jugée. — Décidé que la demande en garantie dirigée par une ville contre un entrepreneur n'a pas été définitivement rejetée par des arrêtés se bornant à déclarer, l'un qu'il n'y avait pas lieu de prononcer immédiatement la mise en cause de l'entrepreneur, et l'autre que la demande en garantie était sans objet par suite du rejet de la demande principale.*

Vu la requête... pour les sieurs Monduit et Béchet... tendant à ce qu'il plaise au Conseil d'État annuler — un arrêté du 28 février 1879, par lequel le conseil de préfecture de l'Yonne a prescrit une expertise sur la demande en garantie dirigée contre eux par la ville de Joigny à l'occasion des condamnations prononcées contre ladite ville par la décision du Conseil d'État du 16 novembre 1877;

Ce faisant... déclarer la demande de la ville de Joigny non recevable et en tous cas mal fondée, et condamner ladite ville aux dépens;

Vu... (Défense et recours incident de la ville de Joigny... ten-

t au rejet du pourvoi principal, et
tat réformant l'arrêté attaqué en ce
, déclarer la société Monduit et B
la ville de Joigny, et la condamner à
condamnations prononcées contre
tat du 16 novembre 1877, avec les i
mer aux dépens) ;
u les lois des 28 pluviôse an VIII et
ur la double fin de non-recevoir tir
lecture ayant écarté, à deux re
août 1875 et du 20 mai 1876, la de
la ville de Joigny contre les consor
té de la chose ainsi jugée ferait obst
evable à exercer contre les mêmes
on en garantie ;
onsidérant que de l'examen des ar
ne part, le conseil de préfecture, à
arant non recevables en l'état les
ny tendant à faire décider que la
uit mise immédiatement en cause et
tise ordonnéepar l'arrêté du 22 ma
r Lebon, a entendu réserver le dro
rieurement l'action en garantie qui
, d'autre part, le même conseil de
ate du 20 mai 1876, que, par suit
cipale, le recours en garantie de la
né à constater qu'il n'y avait pas
ours en garantie, sans toutefois e
s ces circonstances, c'est avec rai
té la double fin de non recevoir
duit et Béchet ;
ur les conclusions subsidiaires des c
lant à faire écarter sans expertise
lle de Joigny, et sur le recours inci
re immédiatement décider que les
nt tenus de lui rembourser le m
noncées contre elle par la décision c
t du 16 novembre 1877 :
onsidérant qu'en ordonnant une exp
l'étendue des dégâts occasionnés
enant au sieur Lebon par les travau
a société Monduit et Béchet, et c

mesure ladite société doit être rendue responsable de ces dégâts, le conseil de préfecture s'est borné à prescrire une mesure d'instruction, tous droits et moyens des parties demeurant réservés quant au fond; qu'ainsi cette disposition de l'arrêté attaqué est purement préparatoire, et que, dès lors, ni les consorts Monduit et Béchet, ni la ville de Joigny ne sont recevables à la déférer au Conseil d'État... (Requête et recours incident rejetés. Consorts Monduit et Béchet condamnés aux dépens, sauf ceux du recours incident de la ville de Joigny.)

(N° 607)

[18 novembre 1881.]

Travaux publics. — Chemins vicinaux. — Extraction de matériaux. — (Commune de Fouqueville contre dame veuve Bonvallet.) — *La servitude d'extraction de matériaux ne peut pas être appliquée à un bois entouré de palissades ou treillages en bois et fils de fer formant une enceinte continue dans laquelle se trouve une construction destinée à l'habitation* (*). — *Procédure.* — *Une commune peut-elle être légalement représentée dans une instance relative à ses chemins vicinaux par les agents du service vicinal?* — Non résolu. — *Voir la note* (**). — *Recours contre un arrêté du 20 juin 1879, par lequel le conseil de préfecture de l'Eure a annulé un*

(*) Rapp. 21 mai 1867, Watel, *Ann.* 1868, p. 804; Ledoux, 8 août 1872, *Ann.* 1874, p. 80.

(**) Le conseil de préfecture avait seulement visé un rapport de l'agent voyer en chef du département. Suivant le propriétaire défendeur au recours de la commune, cet agent départemental n'aurait jamais eu qualité pour représenter la commune, même en matière de voirie, d'où il concluait que l'arrêté était par défaut et le recours non recevable. En effet, le principe posé par la loi du 18 juillet 1837 est formel et ne souffre aucune exception. Toutes les fois que l'action intéresse les habitants, *ut universi*, c'est le maire qui doit les représenter ou, à son défaut, en cas d'empêchement, un adjoint ou un membre du conseil municipal, en suivant l'ordre du tableau; mais le conseil ne pourrait déléguer le soin d'intenter ou de suivre l'action à un agent quelconque. (Cass., 17 juin 1834, commune de Saviage, *Sir.*, 1831, p. 454; — 21 novembre 1837, Martin, *Sir.*, 1838, t. I, p. 185; — Conseil d'État, 20 avril 1840, commune d'Autreville.) — D'ailleurs, il n'est nulle part question d'une délibération du conseil municipal autorisant les agents du service vicinal à représenter la commune devant le conseil de préfecture, et en l'absence de cette autorisation spéciale, le maire lui-même n'aurait pas eu qualité pour suivre l'action intentée par la requérante. (Cass., 28 décembre 1863, commune de Rognes, *Sir.*, 1864, t. I, p. 41.)

dans les termes du décret du 21 décembre 1867 ne peuvent pas réclamer le bénéfice des dispositions édictées en faveur des Ingénieurs, par la loi du 9 juin 1853 sur les pensions civiles (*). — *Recours du sieur Catier contre un décret du 26 janvier 1880, liquidant sa pension de retraite à la somme de 1 600 francs. — Sa pension a été à tort limitée d'après le maximum déterminé par la section 3 du tableau n° 3 annexé à la loi du 9 juin 1853; en effet, les Sous-ingénieurs des Ponts et Chaussées sont, par les décrets et règlements les concernant, assimilés de tous points aux Ingénieurs de 2e classe des Ponts et Chaussées; ils remplissent les mêmes fonctions, reçoivent le même traitement, jouissent des mêmes prérogatives; ils doivent être également assimilés aux Ingénieurs au point de vue du maximum de leur pension de retraite; par suite, la pension du requérant ne devait être limitée qu'au maximum des deux tiers du traitement moyen de ses six dernières années de service.*

Vu... (Observations du Ministre des Travaux Publics tendant au rejet);

Vu la loi du 9 juin 1853 et les tableaux y annexés;

Vu les décrets des 21 décembre 1867 et 28 décembre 1878 sur l'organisation des sous-ingénieurs;

Considérant que si, aux termes du décret du 21 décembre 1867, les conducteurs principaux des Ponts et Chaussées peuvent recevoir, dans des cas déterminés, le titre de Sous-ingénieur, cette disposition n'a eu ni pour but ni pour effet de créer une assimilation entre ces fonctionnaires et les Ingénieurs des Ponts et Chaussées; notamment au point de vue de la liquidation de leur pension de retraite... (Rejet.)

(N° 609)

[2 décembre 1881.]

Travaux publics. — Associations syndicales. — Décompte. — Conditions générales du 27 novembre 1866. — (Syndicat d'Arc-et-d'Arvan contre sieur Mussone.) — *Exécution de fouilles pendant la gelée. — Indemnité due. — Modifications apportées au plan.* —

(*) Voir sur cette affaire les observations de M. Baudenet, dans la *Revue d'administration*, 1881, t. III, p. 432.

Vu... (Défense tendant au rejet; en ce qui concerne la gelée, le préjudice est résulté, pour l'entrepreneur, de l'ordre donné par les Ingénieurs de commencer les travaux précisément à une époque où la gelée était le plus intense; en ce qui concerne la réduction de largeur des fouilles, il en est résulté des sujétions, notamment une impossibilité de travailler au tombereau, qui ont causé à l'entrepreneur un préjudice certain; en ce qui concerne la réduction de la maçonnerie, si le chiffre de 380 francs proposé par le tiers expert repose sur une erreur, le sieur Mussone n'en doit pas moins être indemnisé, à raison des préparatifs de matériel et autres qu'il a faits inutilement; en ce qui concerne l'augmentation du cube des enrochements, le prix supplémentaire de 2f,80, proposé par le tiers expert est justifié par toutes les circonstances de l'affaire; l'article 32 des clauses et conditions générales n'indique nullement que l'indemnité due à l'entrepreneur ne sera calculée que sur l'excédent, déduction faite du tiers des quantités prévues; recours incident, en ce que l'arrêté attaqué a mis à tort à la charge du sieur Mussone un tiers des frais d'expertise, puisque le syndicat avait refusé de reconnaître tout droit à indemnité et n'avait fait aucune offre, conclusions tendant à la condamnation du syndicat en tous les frais d'expertise; en 1500 francs de dommages-intérêts et aux dépens; à l'allocation des intérêts du 1er août 1876, date à laquelle aurait dû avoir lieu la réception définitive, avec intérêts des intérêts);

Vu la loi du 28 pluviôse an VIII;

En ce qui concerne l'indemnité pour exécution des fouilles pendant la gelée :

Considérant que, pour se conformer à l'ordre de service du 21 janvier 1875, le sieur Mussone a dû faire ses fouilles dans un terrain gelé à une grande profondeur; qu'il en est résulté pour lui un surcroît de dépenses dont il doit être indemnisé, et que le syndicat n'établit pas qu'en fixant à 375 francs, suivant l'avis du tiers expert, l'indemnité due de ce chef, le conseil de préfecture ait fait une évaluation inexacte;

En ce qui concerne la diminution de largeur des tranchées et leur exécution par section de 10 mètres :

Considérant, d'une part, qu'en admettant que la diminution de la largeur des tranchées prévues au projet ait causé à l'entrepreneur des sujétions, il résulte de l'article 3 du cahier des charges susvisé, que l'Ingénieur s'était réservé de modifier les dimensions dudit projet d'après les exigences des lieux;

Considérant, d'autre part, qu'en faisant faire les fouilles par

dans son mémoire devant le Conseil d'État; qu'à cette date il lui était dû plus d'une année d'intérêts; qu'il suit de là qu'il y a lieu de décider que lesdits intérêts seront capitalisés au 11 août 1880, pour devenir eux-mêmes productifs d'intérêts;

En ce qui concerne les frais d'expertise :

Considérant que le conseil de préfecture les a, avec raison, mis pour un tiers à la charge du sieur Mussone, dont les prétentions ont été en partie écartées par l'arrêté attaqué... (Arrêté réformé en tant qu'il a condamné le syndicat à payer au sieur Mussone : 1° 418f,50 pour sujétion dans les fouilles; 2° 380 francs pour augmentation dans le cube de maçonnerie. Intérêts des sommes allouées en sus de son décompte, capitalisés au 11 août 1880. Dépens à la charge du syndicat pour un tiers et du sieur Mussone pour deux tiers. Surplus des conclusions rejeté.)

(N° 610)

[2 décembre 1881.]

Travaux publics. — Compétence. — Dommages. — Éboulement de la rampe d'un pont dépendant d'un chemin vicinal. — Chute d'une voiture dans une rivière. — (Sieur Joullié contre le Préfet de l'Hérault.) — *Le conseil de préfecture est compétent pour connaître d'une action en indemnité ayant pour cause la chute d'une voiture dans une rivière, par suite de l'éboulement d'une rampe d'accès dépendant d'un chemin vicinal alors que cette action se fonde sur le vice de construction et le défaut de solidité du mur de soutènement dudit chemin et non sur le défaut d'entretien* (*).— *Rejet de la demande au fond par le motif que l'accident est uniquement imputable à l'imprudence du charretier conduisant la voiture.*

Vu la requête... pour le sieur Joullié... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 4 décembre 1878, par lequel le conseil de préfecture de l'Hérault a rejeté sa demande tendant à obtenir une indemnité à raison du dommage que lui aurait causé la chute dans la rivière de la Vène d'une charrette chargée de balles de soufre, par suite de l'éboulement du mur de la rampe d'accès du pont des Passes;

(*) Voir 20 décembre 1863, conflit chemin de fer de Lyon, *Ann*, 1864, p. 53; — 12 janvier 1870, conflit Drouard, *Ann.* 1871, p. 289, avec les conclusions de M. le commissaire du Gouvernement Bayart.

que ce dommage a eu pour cause le vice de construction et le défaut de solidité du mur de soutènement dudit chemin aux abords du pont des Passes; qu'ainsi le conseil de préfecture était compétent, aux termes de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, pour connaître de la demande du sieur Joullié :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'accident arrivé à la voiture du sieur Joullié est uniquement imputable au défaut de précaution et à l'imprudence du charretier qui la conduisait; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté la réclamation du sieur Joullié... (Rejet)...

(N° 611)

[2 décembre 1881.]

Voirie (Grande). — Rivière de l'Ourcq. — Contravention. — Servitude de halage.— Ministres de l'Intérieur et des Travaux Publics.— Qualité pour se pourvoir. — (Ministres de l'Intérieur et des Travaux Publics contre veuve Petré et sieur Guichard.) — *Lorsqu'une rivière anciennement navigable (l'Ourcq) a cessé d'être affectée à la navigation qui, depuis longtemps, a lieu sur un canal de dérivation créé en vertu de la loi du 29 floréal an X, les propriétés riveraines de ladite rivière ne sont plus soumises à la servitude de halage. — Cette servitude n'a été établie que dans l'intérêt de la navigation* (2e *espèce*) (*). — *Le Ministre de l'Intérieur n'a pas qualité pour se pourvoir devant le Conseil d'État contre un arrêté d'un conseil de préfecture qui a renvoyé les riverains d'un cours d'eau non navigable (dans l'espèce l'Ourcq) des fins d'un procès-verbal de contravention de grande voirie. — Les cours d'eau, navigables ou non, sont placés sous l'autorité du Ministre des Travaux Publics* [1re *espèce* (**).— *Recours du Ministre de l'Intérieur contre un arrêté du 4 août 1880.*]

(*) Voir 10 janvier 1867, Pelletier, *Ann.* 1868, p. 566; — 14 février 1873, de Chargère, *Ann.* 1875, p. 150.

(**) Voir sur ces arrêts les observations de M. Baudenet, *Revue d'administration*, 1882, p. 425. — Sur la question résolue par le second arrêt, le doute pouvait venir des termes du décret du 4 septembre 1807, qui a réuni en une seule administration toutes les eaux destinées à l'alimentation de Paris, et spécialement les eaux de l'Ourcq, et qui a confié cette administration au Préfet de la Seine, sous l'autorité du Ministre de l'Intérieur. Mais en 1807 le Ministre de l'Intérieur avait dans ses attributions la police et la conservation

s, l

de (

vrie

X, l

uin

mar

ars

latic

-Mar

l d

ur

rs (

des

otai

a ri

ns (

a da

..)

rav

tre

ler

éfec

d'un procès-verbal, dressé contre les

une distance de 2 mètres seulement

rcq, 153 trous destinés à recevoir une

si la navigation a été supprimée sur la

s du point où un canal de dérivation a

la rivière n'a pas été l'objet d'un acte

ui ait enlevé le caractère de cours d'eau

estée une dépendance indispensable du

l elle sert de décharge; que les travaux

s la rivière ne pourraient plus être effec-

sment du 17 février 1874, qui prescrit

---

est plus de même depuis la création du Minis-

nance du 1er avril 1831), et la répression des

appartient exclusivement aujourd'hui au Ministre

39, des travaux de construction du canal de

ct est devenue impossible sur le cours infé-

barrage de Mareuil, or c'est su

du sieur Guichard.

l'établissement, sur ses bords, d'un chemin de halage de 18 pieds, cessait d'être appliqué, condamner le sieur Guichard à l'amende, et décider que les lieux seront rétablis dans leur état primitif...;

Vu les observations en défense présentées pour le sieur Guichard... tendant au rejet du recours, par les motifs : que la loi du 29 floréal an X, en ordonnant la création d'un canal de dérivation, a posé virtuellement le principe de la suppression de la navigation sur la partie inférieure de la rivière d'Ourcq, que l'ordonnance du 23 juin 1824 a consacré formellement ce principe en ne subordonnant la suppression de la navigation qu'à la réception définitive des travaux du canal, qu'en conséquence la rivière d'Ourcq n'a pas été comprise dans le tableau annexé à l'ordonnance du 11 juillet 1835, qu'enfin, par décision du 8 juillet 1852, le Ministre des Travaux Publics a déclaré que la navigation était supprimée sur l'Ourcq inférieure; que, d'ailleurs, en admettant que le déclassement de la rivière n'ait pas été régulièrement prononce, il appartenait au conseil de préfecture d'apprécier, à l'occasion du procès-verbal dont il était saisi, si la rivière était navigable; qu'en fait, la navigation est depuis longtemps impossible sur l'Ourcq au-dessous du canal de dérivation, et que, par suite, la servitude de halage avait cessé d'exister;

Vu le règlement du 17 février 1874 pour la navigation de l'Ourcq;

Vu la loi du 29 floréal an X, l'arrêté des Consuls du 25 thermidor an X; l'ordonnance du 23 juin 1824;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la partie de la rivière d'Ourcq, au bord de laquelle est située la propriété du sieur Guichard, a, depuis une époque ancienne, cessé d'être affectée à la navigation qui a lieu sur le canal de dérivation créé en vertu de la loi ci-dessus visée du 29 floréal an X; que, dans ces circonstances, ladite propriété n'est pas en l'état soumise à la servitude établie par le règlement de 17 février 1784 dans l'intérêt de la navigation, et que c'est avec raison que le conseil de préfecture a renvoyé le sieur Guichard des fins du procès-verbal dressé contre lui... (Rejet.)

(N° 612)

[16 décembre 1881.]

Algérie. — Concession gratuite d'eau dans la ville d'Alger. — Arrêt du Ministre de la Guerre. — Interprétation sur renvoi de l'autorité judiciaire. — Décision du Gouverneur général : appropriation par

ministration le droit de réglementation qui lui a été confié en vue de l'intérêt général (*).

Vu la requête... pour le sieur Bernard de la Vernette Saint-Maurice... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler, pour excès de pouvoirs, — un arrêté autorisant un arrêté du Préfet de Saône-et-Loire, du 5 mai 1879, portant autorisation et règlement d'un moulin que le requérant possède au hameau de Saint-Oyen...;

Vu les observations présentées par le Ministre des Travaux Publics... tendant au rejet du pourvoi... (Voir les motifs de l'arrêt);

Vu les lois des 12-20 août 1790 et 6 octobre 1791, l'arrêté du Gouvernement du 19 ventôse an VI et le décret du 25 mars 1852;

Vu les lois des 7-14 octobre 1790 et 24 mai 1872;

Sur le moyen tiré de ce que le bief du moulin de Saint-Oyen serait la propriété du requérant :

Considérant que le droit de propriété prétendu par le sieur de la Vernette Saint-Maurice sur le canal d'amenée de son moulin n'entraînerait pas à son profit la propriété des eaux qui y sont dérivées de la Bourbonne et ne saurait, par suite, priver l'Administration du droit d'user, à l'égard dudit moulin, des pouvoirs qui lui ont été conférés par les lois ci-dessus visées à l'effet de régler, dans un but d'utilité générale, le régime des moulins et usines établis sur les cours d'eau et sur leurs dérivations ;

Sur le moyen tiré de ce que le moulin existait antérieurement à 1789 et était, par suite, dispensé d'autorisation :

Considérant que, si l'existence ancienne du moulin de Saint-Oyen le dispensait d'autorisation, ce qui, d'ailleurs, n'a pas été contesté par l'arrêté attaqué, cette circonstance ne pouvait faire obstacle à l'exercice des pouvoirs de l'Administration, qui s'appliquent aussi bien aux moulins existant avant 1789 qu'à ceux dont l'établissement est postérieur à cette époque ;

Sur le moyen tiré de ce que l'arrêté aurait été pris en vue d'intervenir dans une contestation d'intérêt privé :

Considérant que le sieur de la Vernette Saint-Maurice n'établit pas que tel arrêté, qui d'ailleurs n'a prescrit aucune modification du niveau de la retenue ou des ouvrages régulateurs de l'usine et s'est borné à consacrer l'état de choses existant, ait été pris en vue d'intervenir dans la contestation existant entre le requérant et la compagnie de Montbellet... (Rejet).

(*) Voir 23 mars 1870, Charlet, *Ann.* p. 369.

seil de préfecture était incompétent pour connaître de ce litige; qu'en effet les travaux ayant été exécutés sans aucune autorisation de l'Administration, sans qu'aucun marché fût intervenu, ne rentraient pas dans la catégorie des marchés de travaux publics dont le contentieux appartient aux tribunaux administratifs en vertu de la loi du 28 pluviôse an VIII; que l'objet du litige était non pas le payement des travaux exécutés mais le payement d'une indemnité en vertu de l'article 555 du Code civil, et le règlement d'une acquisition par accession; attendu, subsidiairement au fond, que les communes requérantes ne pourraient être tenues de contribuer à la dépense que dans la mesure du profit qu'elles en ont retiré; que ce profit est nul; que le gué qui existait à côté de l'ancien pont et qui a été rendu impraticable par les travaux du sieur Castagnon suffisait à tous les besoins de la circulation; que le sieur Castagnon, se croyant propriétaire du pont au moment où il le reconstruisait, n'a agi que dans son intérêt personnel et n'est pas fondé à exercer, en qualité de *negotiorum gestor*, une action en indemnité contre les communes qui auraient pu en tirer occasionnellement un avantage; qu'enfin, cet avantage fût-il établi, il n'appartenait pas au sieur Castagnon d'engager les communes requérantes dans une dépense qu'elles seules étaient maîtresses d'exécuter, et de les contraindre par voie indirecte à faire des travaux contre leur gré en substituant sa propre volonté à celle des pouvoirs publics; annuler les arrêtés attaqués et condamner le sieur Castagnon aux frais d'expertise et aux dépens;

Vu le mémoire en défense présenté pour le sieur Castagnon... tendant à ce qu'il plaise au Conseil rejeter la requête, attendu, en ce qui touche la compétence, que la compétence du conseil de préfecture, résultant de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, est générale et s'applique à tous les travaux qui, par leur objet, ont un caractère d'utilité publique, alors même qu'ils auraient été entrepris sans l'accomplissement des formalités administratives; qu'en fait, l'objet de la demande était non pas le payement d'une indemnité, mais le règlement de la dépense effectuée pour l'exécution du travail; attendu, au fond, que les communes, tout en profitant d'un pont qui a été déclaré faire partie d'un chemin vicinal, prétendent à tort se soustraire au payement de la dépense; et statuant par voie de recours incident, attendu que l'exposant, y ayant construit de bonne foi sur le sol d'autrui, est en droit d'exiger, aux termes de l'article 555 du Code civil, le remboursement soit de la valeur des matériaux et du prix de la main-d'œuvre, soit la plus-value créée par lui; que, dans l'espèce, le pont étant reconnu par

somme à payer par les communes intéressées, le conseil de préfecture ait inexactement apprécié les avantages qui résultent pour les communes de Tasque, Plaisance et Lasserade de la reconstruction du pont du Tillet... (Requête et recours incident rejetés. Dépens à la charge des communes, sauf ceux du recours incident qui demeureront à la charge du sieur Castagnon.)

(N° 615)

[16 décembre 1881.]

Travaux publics. — Dommages. — Chemin vicinal de grande communication. — Raccordement. — Terrain mis en contre-bas. — Indemnité. — Amélioration. — Plus-value. — (Sieur Lhermiteau contre le département de la Seine.) — *Lorsqu'à la suite des travaux de raccordement d'un chemin vicinal de grande communication, des terrains riverains, mis en contre-bas, ont été relevés au niveau du chemin par le propriétaire auquel une indemnité a été allouée à cet effet par le conseil de préfecture, le fait que ces terrains pourraient se trouver désormais à l'abri des inondations ne constitue pas une plus-value directe et immédiate de nature à se compenser jusqu'à due concurrence avec le dommage causé. — Intérêts des frais d'expertise avancés par le réclamant et mis à la charge de l'Administration. — Non-lieu à l'allocation de ces intérêts. — Intérêts des intérêts.*

Vu la requête... pour le sieur Lhermiteau... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 18 février 1879, par lequel le conseil de préfecture de la Seine, saisi d'une demande en indemnité à raison des dommages résultant des travaux exécutés dans l'île de la Grande-Jatte pour le raccordement du chemin vicinal de grande communication n° 4, ne lui a alloué qu'une indemnité insuffisante de 6 500 francs;

Ce faisant, attendu que le conseil de préfecture n'a établi aucune distinction entre les diverses natures de dommages et, en fixant le chiffre total de l'indemnité, n'a pas tenu compte des différents chefs relevés par le sieur Lhermiteau et examinés par le tiers expert; qu'ainsi le requérant a droit à une indemnité pour le dommage causé au lot n° 639, qui se trouve de $0^{m},80$ en contre-bas du sol de la voie publique; que les lots n°s 655 et 680 doivent être exhaussés de manière à rendre à ce terrain un accès sur

concurrence les dommages causés à ladite propriété; qu'il suit de là que le sieur Lhermiteau est fondé à soutenir que l'indemnité accordée par l'arrêté attaqué est insuffisante et qu'en portant à 8 000 francs le chiffre de ladite indemnité il sera fait une juste appréciation des dommages de toute nature résultant desdits travaux et du préjudice subi pendant leur exécution;

Sur les conclusions du sieur Lhermiteau tendant à ce que le Préfet de la Seine soit condamné à lui rembourser les frais d'expertise avec intérêts:

Considérant que les frais d'expertise et de tierce expertise ont été mis par l'arrêté attaqué à la charge du Préfet de la Seine, et que le requérant n'est pas fondé à réclamer les intérêts de la somme dont il aurait fait l'avance;

Sur les intérêts des intérêts:

Considérant que le conseil de préfecture a alloué au sieur Lhermiteau les intérêts à partir du 5 avril 1878; que le requérant a demandé les intérêts des intérêts le 12 mars 1879; qu'à cette date les intérêts ne lui étant pas dus depuis plus d'une année, il n'a pas droit aux intérêts des intérêts;

Mais considérant que le sieur Lhermiteau a de nouveau demandé les intérêts des intérêts le 20 novembre 1880; qu'à ce moment il était échu plus d'une année d'intérêts; que, par suite, il y a lieu de lui allouer les intérêts échus le 20 novembre 1880 à partir dudit jour... (Indemnité de 6 500 francs allouée au sieur Lhermiteau par l'arrêté attaqué portée à 8 000 francs avec intérêts du 5 avril 1878, capitalisés au 20 novembre 1880. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions rejeté. Dépens supportés par le Préfet de la Seine.)

(N° 616)

[16 décembre 1881.]

Voirie (Grande). — Rivière navigable. — Osiers accrus sur les francs-bords (Saône), et non coupés par le fermier desdits francs-bords aux époques fixées par son cahier des charges. — Pas de contravention. — (Ministre des Travaux Publics contre sieur Bonnote.)

Vu le recours du Ministre des Travaux Publics... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté du 22 octobre 1880,

1880, condamnant les requérants à raison d'une contravention qu'ils auraient commise en élevant une construction sur un terrain dépendant de la rivière de la Bièvre. — Les requérants n'étaient qu'architectes de la Société anonyme des terrains de la rue Monge, seule propriétaire du terrain où la contravention a été relevée).

Vu... (Observations du Ministre des Travaux Publics tendant au rejet du pourvoi, par les motifs que les sieurs Bercioux, qui avaient demandé les autorisations de voirie et dirigé les travaux, ont été avec raison personnellement poursuivis et condamnés à raison de la contravention relevée, sauf à eux à recourir par les voies de droit contre la société anonyme propriétaire du terrain) ;

Vu l'arrêt du Conseil du 26 février 1732, portant règlement pour la police et conservation des eaux de la Bièvre;

Vu les lois des 19-22 juillet 1791, 29 floréal an X et 23 mars 1842;

Considérant qu'en admettant que les travaux incriminés aient été exécutés par les ordres des sieurs Bercioux frères et que ceux-ci aient agi comme mandataires de la société anonyme des terrains de la rue Monge, propriétaire du terrain sur lequel la contravention a été relevée, aucune disposition de loi n'autorisait le conseil de préfecture à prononcer une condamnation personnelle contre les sieurs Bercioux frères; que, dès lors, il y a lieu d'annuler l'arrêté attaqué et de renvoyer les sieurs Bercioux frères des fins du procès-verbal dressé le 8 juillet 1879... (Arrêté annulé. Renvoi des fins du procès-verbal.)

la direction de M. l'ingénieur en chef **Rondel**, au service des travaux publics du royaume de Grèce.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

4° DISPONIBILITÉ.

28 *septembre* 1882. — M. **Travelet**, ingénieur ordinaire de 1re classe, chargé, à la résidence de Besançon, de l'arrondissement du Nord, du service du canal du Rhône au Rhin, est mis en disponibilité avec demi-traitement.

5° DÉMISSIONS.

Décret 25 *septembre* 1882. — Est acceptée la démission de M. **Breton** (Daniel-Philippe-Félix), ingénieur ordinaire de 3e classe.

10 *octobre*. — Est acceptée la démission de M. **Dewailly**, ingénieur ordinaire de 2e classe.

6° RETRAITES.

	Date d'exécution
M. **Raillard**, inspecteur général de 2e classe, né le 20 octobre 1817.	20 octobre 1882.

M. **Raillard** conserve ses fonctions jusqu'à la désignation de son successeur.

7e DÉCISIONS DIVERSES.

27 *septembre* 1882. — M. **Cointe**, conducteur de 1re classe au service ordinaire du département de la Somme et au service du contrôle des travaux du chemin de fer du Nord, est chargé, dans le même département, à la résidence de Péronne, de l'intérim des fonctions d'ingénieur ordinaire du service de l'arrondissement de l'Est, vacant par suite du départ de M. **Tavera**.

5 *octobre* 1882. — M. **Vidalot**, ingénieur en chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département de la Haute-Garonne et du service des études et travaux relatifs au régime général du bassin de la Garonne et de ses affluents (1re section du bassin particulier de la Garonne) (2e section des bassins de l'Ariége, de L'Arize et du Salat), est chargé en outre du service du contrôle de l'exploitation du canal du Midi, en remplacement de M. **Salles**, précédemment admis à la retraite.

5 *octobre*. — Est rapporté l'arrêté du 18 septembre 1882 par lequel M. **Poulon**, sous-ingénieur, a été appelé de la résidence de

vice ordinaire du département de la Meuse et du service d'études et travaux du chemin de fer de Gondrecourt à Neufchâteau en remplacement de M. **Perronne**, décédé.

Idem. — M. **Jullien**, ingénieur ordinaire de 1re classe, chargé, à la résidence de Carcassonne, du 1er arrondissement d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Régnier-Vigouroux**, est chargé du service ordinaire du département du Tarn en remplacement de M. **Massé**, appelé à une autre destination.

M. **Jullien** remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

16 *octobre.* — Le 6e arrondissement (ligne de Saint-Jean d'Angely à Civray avec embranchement sur Cognac) du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Rondel** (M. **Modelski**, ingénieur ordinaire à Niort, est supprimé).

La section de la ligne de Saint-Jean d'Angely à Civray comprise entre la limite du département de la Charente-Inférieure et Civray est réunie au 1er arrondissement du service actuellement confié à M. **Le Plénier**, conducteur faisant fonctions d'ingénieur ordinaire à Melle.

La section de la ligne de Saint-Jean-d'Angely à Civray comprise entre Saint-Jean-d'Angely et la limite du département de la Charente-Inférieure par Aulnoy et l'embranchement de Cognac sont rattachés au 2e arrondissement du service précédemment confié à M. **Polony**, ingénieur ordinaire à Rochefort.

La résidence du titulaire du 2e arrondissement ainsi organisé sera fixée à la Rochelle.

Idem. — M. **Modelski**, ingénieur ordinaire de 1re classe, chargé, dans le département des Deux-Sèvres, du service ordinaire de l'arrondissement de Niort et des 2e et 6e arrondissements des services d'études et travaux de chemins de fer respectivement confiés à MM. les ingénieurs en chef **Prompt** et **Rondel** et attaché en outre provisoirement au service de la navigation de la Sèvre et du port de Marans, est chargé, à la résidence de la Rochelle, du 2e arrondissement (lignes de Tonnay-Charente à Marennes et à la pointe du Chapus; de Saint-Laurent de la Prée au fort d'Enet; de Saujon à Tonnay-Charente et de Saint-Jean d'Angely à Civray, section comprise entre la limite du département de la Charente-Inférieure et Saint-Jean d'Angely par Aulnay, avec embranchement sur Cognac), du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Rondel**, en remplacement de M. **Polony**, précédemment appelé à d'autres fonctions. Il demeure attaché au service du port et du canal maritime de Marans.

dence de Nancy, du service spécial d'études et travaux de chemins de fer ci-après désigné, en remplacement de M. **Marx**, promu au grade d'inspecteur général, savoir :

1° *Etudes et travaux :* Lignes de Révigny à Saint-Dizier, de Baroncourt à Etain; de Montmédy à Stenay et à Dun, prolongement jusqu'à Bussang du chemin de fer de Remiremont à Saint-Maurice, de Toul à Pont-Saint-Vincent, de Neufchâteau à Barisey-la-Côte; de Brienne à Sorcy par Joinville et Gondrecourt : de Nancy à Pont-Saint-Vincent, rectification du tracé du chemin de fer stratégique de Nancy à Vézelise et à Mirecourt.

2° *Contrôle des travaux :* Lignes de Sedan vers Bouillon; embranchement Moyeuvre; de la gare de Langres à la ville de Langres; de Châtillon-sur-Seine à Is-sur-Tille; d'Is-sur-Tille à Gray, de Recey-sur-Ource à Langres.

M. **Thanneur** remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

Idem. — M. **Renoust des Orgeries**, ingénieur en chef de 1re classe, cesse d'être chargé du service des études et travaux des chemins de fer de Bourges à Gien et d'Argent à Beaune-la-Rolande.

Il reste exclusivement chargé du service central du matériel fixe des chemins de fer construits par l'État.

Les lignes de Bourges à Gien et d'Argent à Baune-la-Rolande sont rattachées au service spécial d'études et travaux de chemins de fer confié à M. **Lethier**, ingénieur en chef à Auxerre.

Idem. — M. **Bauby**, ingénieur en chef de 1re classe, chargé du service ordinaire du département de la Lozère et d'un service d'études et travaux de chemins de fer, est chargé, à la résidence de Toulouse, en remplacement de M. **Robaglia**, précédemment promu au grade d'inspecteur général, d'un service spécial des chemins de fer constitué comme il suit, savoir :

1° *Etudes et travaux :* Lignes de Saint-Girons à Foix, de Toulouse à Auch ; de Foix à Tarascon-sur-Ariége ; de Tarascon à Aix-les-Bains; de Tarascon à Vic-Dessos; de Montauban à Castres; de Castel-Sarrazin à la ligne de Toulouse à Auch; de cette ligne à Lombez ; de Saint-Girons à Seix ; de Chaum au Pont-du-Roy ; de Lannemezan à Arreau; de Ceinture de Toulouse.

2° *Contrôle des travaux:* Liquidation et contrôle des travaux de la ligne de Rodez à Millau.

Idem. — M. **Lefranc**, ingénieur en chef de 1re classe, chargé du service ordinaire du département de l'Aveyron et d'un service de contrôle de travaux de chemins de fer, est chargé du service ordinaire du département de la Lozère et du service des études et

rente à Marennes et à la pointe de Chapus; de Saujon à la ligne précédente; du Quéroy à Nontron; de Saint-Jean d'Angely à Civray avec embranchement sur Cognac par Matha; de Saint-Laurent de la-Prée au fort d'Enet; de Surgères à Marans; de l'embranchement du port de Marans; de Neuville à Bressuire; de Breuil-Baret à Parthenay.

2° Contrôle des travaux : Ligne de Taillebourg à Saint-Jean d'Angely. M. **Hétier** remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

Idem. — M. **Pesson**, ingénieur en chef de 2e classe, remis à la disposition du département des travaux publics par M. le Ministre de la Marine et des Colonies, est remis en activité pour remplir les fonctions de secrétaire de la Commission chargée de l'étude des questions se rapportant au régime des chemins de fer.

23 *octobre.* — M. **Cadart** (Gaston), ingénieur ordinaire de 2e classe déjà chargé, à la résidence d'Arras, du 1er arrondissement du service des études du canal du Nord sur Paris, sera chargé en outre du 2e arrondissement (2e section) du contrôle de l'exploitation du chemin de fer du Nord en remplacement de M. **Mille** qui reste exclusivement attaché au service ordinaire du Pas-de-Calais. M. **Prévot**, ingénieur auxiliaire de 3e classe, chargé, à la résidence d'Arras, de l'intérim du 1er arrondissement du service des études du canal du Nord sur Paris, sera chargé en outre de l'intérim de l'arrondissement du contrôle d'exploitation ci-dessus désigné, pendant la durée de la mission d'études confiée à M. **Cadart**.

24 *octobre.* — Par arrêté du 16 août, la ligne de Bussière-Galant à Saint-Yriex, réunie par arrêté du 15 décembre 1881 au service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Roman**, est rattachée au 3e arrondissement du service.

Idem. — M. **Peslin**, ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché, à la résidence de Lille, au service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais, au service du contrôle de l'exploitation du chemin de fer du Nord (2e section), et au service spécial d'observations hydrométriques et d'annonce des crues des bassins de l'Escaut, de la Sambre et de l'Yser (4e arrondissement), est chargé, à la résidence de Tours, du service ordinaire du département d'Indre-et-Loire et du service spécial d'études et travaux des chemins de fer ci-après désignés, en remplacement de M. **Viollet-Dubreil**, promu au grade d'inspecteur général, savoir :

Lignes de Châteauroux à Châteaumeillant; de Châteaumeillant à Montluçon; de Romorantin à Blois; d'Issoudun à Saint-Florent, de

II. — CONDUCTEURS.

1° NOMINATIONS.

Sont nommés conducteurs de 4e classe les candidats déclarés admissibles, savoir :

3 *octobre* 1882. — M. **Mazauric** (Hérault), service des études et travaux du chemin de fer de Mazamet à Bédarieux.

5 *octobre*. — M. **Vitrac** (Charente), service ordinaire.

Idem. — M. **Imbert** (Tarn), service des études et travaux du chemin de fer de Carmaux à Rodez.

7 *octobre*. — M. **Connétable** (Aube), service de la navigation de la Seine (1re section, 1re division).

Idem. — M. **Marin** (Côte-d'Or), service du canal de Bourgogne.

Idem. — M. **Gauliard** (Côte-d'Or), service du canal de Bourgogne.

16 *octobre*. — M. **Bourel** (Nord), service ordinaire.

Idem. — M. **Désesquelles** (Loir-et-Cher), service ordinaire.

Idem. — M. **Carlier** (Haute-Marne), service du canal de la Marne à la Saône.

Idem. — M. **Bodart** (Aube), service ordinaire.

18 *octobre*. — M. **Gardé** (Gironde), service de la navigation de la Dordogne et de l'Isle.

2° SERVICES DÉTACHÉS.

3 *octobre* 1882. — M. **Aunay**, conducteur de 1re classe au service ordinaire du département d'Oran, est mis à la disposition de M. le Ministre de la Marine et des Colonies, pour être employé au service des travaux publics du Sénégal.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

7 *octobre*. — M. **Metge**, conducteur de 4e classe en congé renouvelable au service de la Compagnie des canaux de Beaucaire, est placé dans la situation de service détaché à titre de directeur des travaux de cette compagnie.)

9 *octobre*. — M. **Doudenil**, conducteur de 3e classe en congé renouvelable au service municipal de la ville de Châteauroux, est autorisé à entrer au service de l'administration des chemins de fer de l'État en qualité de conducteur de travaux, à la résidence de Tours.

Il sera placé dans la situation de service détaché.

7° RETRAITES.

	Date d'exécution.
M. de **Meyssas**, conducteur principal au service ordinaire du département de l'Ardèche. . . .	21 octobre 1882.
M. **Lecardeur**, conducteur de 4e classe, en congé, au service de la compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée.	25 octobre 1882.
M. **Coignard**, conducteur principal au service maritime du département des Bouches-du-Rhône.	31 octobre 1882.
M. **Gargarit**, conducteur de 1re classe, détaché au service du Ministère de l'Agriculture. .	2 novembre 1882.
M. **Souriaux**, conducteur principal, détaché au service du Ministère de l'Agriculture. .	15 novembre 1882.
M. **Robe dit Robin**, conducteur principal au service ordinaire du département de la Sarthe.	22 novembre 1882.
M. **Sonthonnax**, conducteur de 4e classe, en congé, au service de la compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée. .	27 novembre 1882.
M. **Nicolle**, conducteur principal au service de la navigation de la Seine (1re section, 2e division), dans le département de la Seine.	10 décembre 1882.
M. **Marchal**, conducteur de 4e classe, en congé, au service de la compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée.	26 décembre 1882.
M. **Bécret**, conducteur principal au service ordinaire du département de l'Aisne et à la ligne de Laon à Château-Thierry.	1er janvier 1883.

8° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Radiguet**, conducteur de 2e classe, en disponibilité avec demi-traitement.	8 mars 1879.
M. **Dantony**, conducteur de 1re classe, détaché en Cochinchine.	6 septembre 1882.
M. **Périsse**, conducteur de 2e classe, en disponibilité avec demi-traitement.	27 septembre 1882.

partement de Seine-et-Oise, passe dans le département de l'Oise au service des études et travaux du chemin de fer d'Ormoy à Melun.

Idem. — M. **Brouzet**, conducteur de 4e classe au service ordinaire du département des Pyrénées-Orientales, passe au service ordinaire du département de l'Hérault.

18 *octobre.* — M. **Allier**, conducteur de 4e classe au service ordinaire du département de la Drôme, passe, dans le département du Jura, au service des études et travaux des chemins de fer en remplacement de M. **Chabalet**, conducteur de 4e classe, qui le remplacera lui-même dans le département de la Drôme.

L'Éditeur-Gérant : DUNOD.

4091. — Paris. Imp. A. L. GUILLOT, 7, rue des Canettes.

LOIS.

(N° 619)

[11 juin 1882.]

Loi qui approuve une convention relative au régime douanier entre le canton de Genève et la zone franche de la Haute-Savoie, et les quatre conventions relatives au raccordement des sections françaises et suisses: 1° du chemin de fer d'Annemasse à Genève; 2° du chemin de fer de Besançon au Locle, par Morteau; 3° du chemin de fer de Bossey-Veyrier à la gare de Genève; 4° du chemin de fer de Thonon au Bouveret, par Saint-Gingolph.

Article unique. — Le Président de la République est autorisé à ratifier et, s'il y a lieu, à faire exécuter la convention relative au régime douanier entre le canton de Genève et la zone franche de la Haute-Savoie, et les conventions de raccordement des chemins de fer d'Annemasse à Genève-Rive et de Besançon au Locle, par Morteau, conclues à Paris, le 14 juin 1881, entre la France et la Suisse, ainsi que les conventions de raccordement des chemins de fer de Bossey-Veyrier à la gare de Genève-Cornavin et de Thonon au Bouveret, par Saint-Gingolph, conclues à Paris, le 27 février 1882, entre la France et la Suisse.

Des copies authentiques des cinq conventions sont annexées à la présente loi.

. . . . . .

(N° 620)

[24 juin 1882.]

Décret qui prescrit la promulgation de la convention douanière et des conventions de raccordement de chemins de fer, signées entre la France et la Suisse les 14 juin 1881 et 27 février 1882.

DRDE

Répu
de p
on, c
fer n
aires
épub
prem
l sou
aire
s;
re co
vens
nern
n de

rerne
r lui [illegible]
fer de Genève à la frontière française, dans la direction

dirigés, sur les deux territoires, de telle sorte que la ligne
'exploitation au plus tard dans le délai fixé par la con-
nève.
rdement, à la frontière, des deux sections française et
nformément aux plans et profils joints au procès-verbal
à Genève le 26 juin 1880, lesquels, ainsi que ledit pro-
vés par les hautes parties contractantes.
les deux Gouvernements arrêtera et approuvera les pro-
vuction, sur son territoire, des deux tronçons du chemin

entre les bords intérieurs des rails sera, dans les deux
ns et de 1m,45 au plus.
omotives et des wagons seront établis de telle manière
avec les dimensions adoptées sur les chemins de fer en
eux pays.
achetés pour deux voies et les ouvrages d'art et terras-
s pour une seule voie; la seconde voie ne devant être éta-
tés de l'exploitation l'exigent.
econde voie serait établie, la largeur de l'entre-voie sera de
ls extérieurs des rails.
courbes auront au moins 300 mètres de rayon, et les
pas 20 millimètres par mètre.
Gouvernements rechercheront les moyens d'obtenir
re les stations frontières des deux chemins de fer

çais et suisse, et située partie sur le territoire français et partie sur le territoire suisse, soit exploitée par une seule compagnie ou administration.

Ils permettront que les compagnies ou administrations chargées de l'exploitation des lignes sur les deux territoires s'entendent à ce sujet. En cas d'accord à cet égard, accord qui sera soumis à l'approbation des hautes parties contractantes, les deux Gouvernements se réservent de s'entendre ultérieurement, en ce qui concerne cette exploitation, par voie de correspondance.

Art. 5. — Toute administration à laquelle sera confiée l'exploitation commune des parties française et suisse du chemin de fer sera tenue de désigner, tant en France qu'en Suisse, un agent spécial et un domicile d'élection où devront être adressés les ordres, les communications et les réquisitions que les Gouvernements respectifs et les autorités compétentes auront à faire parvenir à cette administration.

Cette élection de domicile entraînera compétence judiciaire. Les instances civiles dirigées contre la compagnie chargée de l'exploitation commune, à raison de faits survenus sur la portion de territoire de l'un des deux pays comprise entre les stations frontières, pourront être portées devant la juridiction du domicile élu dans ce pays.

Art. 6. — Les deux Gouvernements s'engagent à faire rédiger les règlements de police pour ce chemin de fer, autant que possible, d'après les mêmes principes, et à faire organiser l'exploitation, autant que faire se pourra, d'une manière uniforme.

Les individus légalement condamnés pour crimes ou délits de droit commun et pour contraventions aux lois ou règlements en matière de douane ou de péages ne pourront pas être employés entre les stations de jonction.

Il n'est, d'ailleurs, dérogé en rien aux droits de souveraineté appartenant à chacun des États sur la partie du chemin de fer située sur son territoire.

Art. 7. — Les deux Gouvernements feront, d'un commun accord, en sorte que dans les stations dans lesquelles, tant en France qu'en Suisse, ce chemin de fer sera relié avec ceux déjà existants dans les deux pays, il y ait, autant que possible, correspondance entre les départs et les arrivées des trains les plus directs. Ils se réservent de déterminer le minimum des trains destinés au transport des voyageurs, minimum qui ne pourra, dans aucun cas, être moindre de trois par jour dans chaque direction.

Art. 8. — Sur tout le parcours du chemin de fer, il ne sera pas fait de différence entre les habitants des deux États quant au mode et au prix de transport et au temps de l'expédition. Les voyageurs et les marchandises passant de l'un des deux États dans l'autre ne seront pas traités, sur le territoire de l'État dans lequel ils entreront, moins favorablement que les voyageurs et les marchandises circulant à l'intérieur de chacun des deux pays.

Art. 9. — Les deux Gouvernements conviennent réciproquement que les formalités à remplir, le cas échéant, pour la vérification des passeports et pour la police concernant les voyageurs, seront réglées de la manière la plus favorable que le permet la législation de chacun des deux États.

Art. 10. — Pour favoriser autant que possible l'exploitation du chemin de fer, les deux Gouvernements accorderont aux voyageurs, à leurs bagages et aux

Des télégraphes électro-magnétiques pour le service international et public pourront également être établis le long du chemin de fer par les soins des deux Gouvernements, chacun sur son territoire.

Les Administrations française et suisse auront droit au transport gratuit du personnel voyageant pour le service et du matériel nécessaire à l'établissement, à l'entretien et à la surveillance des lignes établies par chacune d'elles le long du chemin de fer, entre les deux gares les plus rapprochées de la frontière.

Art. 14. — La présente convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées à Paris dans le délai d'une année, ou plus tôt si faire se peut.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente convention et l'ont revêtue de leurs cachets.

Fait à Paris, le 14 juin 1881.

(*L. S.*) Signé Ch. Jagerschmidt.
(*L. S.*) Signé Kern.

CONVENTION DE RACCORDEMENT DU CHEMIN DE FER DE BESANÇON AU LOCLE, PAR MORTEAU ET LE COL DES ROCHES (*).

Le Président de la République française et le Conseil fédéral suisse, également animés du désir de procurer aux citoyens des deux pays de nouvelles facilités de communication, ont résolu de conclure une convention pour l'établissement d'un chemin de fer de Besançon au Locle, et ont nommé pour leurs plénipotentiaires, savoir :

Le Président de la République française, M. *Charles Jagerschmidt*, ministre plénipotentiaire de première classe, officier de la Légion d'honneur, etc, etc. ;

Et le Conseil fédéral suisse, M. *Jean Conrad Kern*, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire de la Confédération suisse près le Gouvernement de la République française ;

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes :

Art. 1er. — Le Gouvernement de la République française s'engage à assurer l'exécution d'un chemin de fer de Besançon à Morteau et à la frontière suisse, dans la direction du Locle;

De son côté, le Gouvernement fédéral suisse s'engage, dans les limites de la concession accordée par lui à la compagnie des chemins de fer du Jura bernois, à assurer l'exécution d'un chemin de fer du Locle à la frontière française, dans la direction de Morteau.

Les travaux seront dirigés, sur les deux territoires, de telle sorte que la ligne puisse être ouverte à l'exploitation au plus tard le 1er juillet 1883.

Art. 2. — Le raccordement, à la frontière, des deux sections française et suisse sera effectué conformément aux plans et profils joints au procès-verbal

---

(*) Les trois conventions qui suivent sont identiques à celle du raccordement du chemin de fer d'Annemasse à Genève, *suprà*, p. 1396.

S,

ne l
par l
xécu
a fr
pre

nan
u L

MEN
LA (

que l
urer

résu... de conclure une convention pour ré...
reliant la gare de Genève-Cornavin, par Carouge, à
et ont nommé pour leurs plénipotentiaires, se-

ne française, M. *Charles Jagerschmidt*, minist
lasse, officier de la Légion d'honneur, etc. etc.;
, M. *Jean-Conrad Kern*, envoyé extraordinaire
la confédération suisse près le Gouvernement de

mmuniqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne
les dispositions suivantes :
ent de la République française et le Gouvernement
t réciproquement le droit de raccorder le réseau
réseau des chemins de fer de la Haute-Savoie par
gare de Genève-Cornavin et passant par Carouge,
-Veyrier, sur la ligne d'Annemasse-Collonges.
uisse pourra, en tout temps et à sa convenance,
partie de cette ligne située sur le territoire suisse,
de la République française de l'époque du con-
de celle fixée pour leur achèvement.
ublique française s'engage, de son côté, à ass
te ligne située sur le territoire français, de
iron 100 mètres, soit ouverte à l'exploitation
isse.
nt, à la frontière, des deux sections françai
nent aux plan et profil joints aux procès-verb
ève les 12 septembre et 8 octobre 1881, lesq
x, sont approuvés par les Hautes Parties cont

de quinze années à partir de l'échange des ra
tion, les travaux de construction de la ligne

Cornavin à Bossey-Veyrier n'avaient pas reçu un commencement d'exécution, les deux Hautes Parties contractantes se réservent la faculté de procéder, s'il y a lieu, d'un commun accord, à la revision des plan et profil joints au procès-verbal de la conférence du 8 octobre 1881, en ne modifiant que les conditions techniques du raccordement.

Art. 3 à 10. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

Art. 11. — La voie ferrée de Genève-Cornavin à Bossey-Verrier, etc. (*Voir le type pour les articles* 11 *à* 14.)

CONVENTION DE RACCORDEMENT DU CHEMIN DE FER DE THONON AU BOUVERET, PAR SAINT-GINGOLPH.

Le Président de la République française et le Conseil fédéral suisse, également animés du désir de procurer aux citoyens des deux pays de nouvelles facilités de communication, ont résolu de conclure une convention pour l'établissement d'un chemin de fer de Thonon au Bouveret, par Saint-Gingolph, et ont nommé pour leurs plénipotentiaires, savoir :

Le Président de la République française, M. *Charles Jagerschmidt*, ministre plénipotentiaire de première classe, officier de la Légion d'honneur, etc., etc.;

Et le Conseil fédéral suisse, M. *Jean-Conrad Kern*, envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire de la Confédération suisse près le Gouvernement de la République française;

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des dispositions suivantes :

Art. 1er. — Le Gouvernement de la République française s'engage, dans les limites de la concession accordée à la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, à assurer l'exécution d'un chemin de fer de Thonon à la frontière suisse, dans la direction du Bouveret.

De son côté, le Gouvernement fédéral suisse s'engage, dans les limites de la concession accordée par lui à la compagnie des chemins de fer de la Suisse occidentale et du Simplon, à assurer l'exécution d'un chemin de fer du Bouveret à la frontière française, dans la direction de Thonon.

Les travaux seront dirigés, sur les deux territoires, de telle sorte que la ligne puisse être ouverte à l'exploitation au plus tard le 1er octobre 1883.

Art. 2. — Le raccordement, à la frontière, des deux sections française et suisse sera effectué conformément aux plan et profil joints au procès-verbal de la conférence tenue à Genève le 8 octobre 1881, lesquels, ainsi que ledit procès-verbal, sont approuvés par les Hautes Parties contractantes.

Le Gouvernement français assurera l'exécution du pont sur la Morge, à la frontière des deux États.

A défaut d'entente entre les administrations des chemins de fer limitrophes au sujet de la répartition des frais de construction dudit pont, cette répartition sera faite par les deux Gouvernements.

Art. 3 à 10. — (*Voir les mêmes articles du type.*)

Art. 11. — La voie ferrée de Thonon au Bouveret, par Saint-Gingolph, sera considérée, etc. (*Voir le type pour les articles* 11 *à* 14.)

(N° 69

[29 juin 18

Loi portant concession d'un chemin
(Sénéga

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité
chemin de fer de Dakar à Saint-Lou

Art. 2. — Est approuvée la con
30 octobre 1880, entre le Ministre d
la société anonyme de constructio
par *M. Ernest Gouin*, pour la conces
à l'article 1er.

Art. 3. — Le Ministre des Financ
visoirement sur les ressources de
nécessaires au payement des dépenses autorisées par l'artic
précédent.

Une loi ultérieure déterminera le mode d'emprunt destiné à
pourvoir définitivement à ces dépenses.

Art. 4. — Ladite convention et le cahier des charges annexés à
la présente loi ne seront passibles que du droit fixe de 2 francs

CONVENTION.

Entre le Ministre de la Marine et des Colonies agissant a
sous la réserve de l'approbation législative de la présente co

D'une part;

Et M. *Ernest Gouin*, agissant au nom de la société de co
gnolles.

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le Ministre de la Marine et des Colonies con
construction des Batignolles, qui l'accepte, un chemin de fe
Louis (Sénégal), passant par ou près Rufisque et Thiès
Kelle, Kébémar et Louga (royaume de Kayor) et M'Pal (dist

La société de construction des Batignolles s'engage à co
fer ci-dessus désigné à ses frais, risques et périls, en se
construction et l'exploitation, aux clauses et conditions d
annexé à la présente convention.

La durée de la concession est fixée à quatre-vingt-dix-neu

Art. 2. — Le Ministre de la Marine et des Colonies

l'État, pendant la durée de la concession, par kilomètre exploité de la ligne de Dakar à Saint-Louis un revenu minimum net annuel de 1 154 francs.

La compagnie sera autorisée à ouvrir à l'exploitation la nouvelle ligne par section de 20 kilomètres au minimum et la garantie d'intérêt stipulée ci-dessus courra pour chaque section à partir du jour de la mise en exploitation et au prorata de la longueur exploitée.

Art. 3. — La compagnie sera tenue de constituer, pour l'exécution des premiers travaux et l'achat du matériel, un capital-actions d'au moins 5 millions de francs qui devra être effectivement versé en argent.

L'État lui avancera, comme complément du capital de premier établissement, la somme de 12 680 000 francs.

Cette somme sera due à la compagnie, comme il est dit à l'article précédent, pour la garantie de revenu, à partir du jour de la mise en exploitation de toute section d'au moins 20 kilomètres et au prorata.

Art. 4. — Les travaux seront exécutés conformément au projet dressé par le service colonial, ainsi qu'aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

Dans le cas où, par suite de l'accroissement du trafic, les bâtiments des gares et stations, ainsi que le matériel roulant, tels qu'ils sont définis au cahier des charges, deviendraient insuffisants, les dépenses à faire par la compagnie, en vue de compléter ces bâtiments et ce matériel, seraient portées en supplément au compte des frais de premier établissement et donneraient lieu à un accroissement de l'avance stipulée à l'article 3.

Lesdites dépenses supplémentaires, après due approbation de l'Administration, seront réglées sur projets dressés par la compagnie ou sur mémoires des fournisseurs, avec une majoration de 15 p. 100, représentant à forfait les dépenses accessoires à la charge de la compagnie pour l'accroissement des bâtiments de servitude, des quais, plaques tournantes, voies d'évitement, machines d'alimentations, etc, ainsi que pour l'accroissement du matériel fixe et de l'outillage.

Aucune dépense supplémentaire ne pourra être inscrite au compte des frais de premier établissement pour le calcul de la garantie d'intérêt stipulée à l'article 2.

Art. 5. — Le Ministre de la Marine et des Colonies se réserve le droit de faire exécuter par les agents de la colonie tout ou partie des terrassements de la plate-forme de la voie ferrée, et, s'il use de cette faculté, le concessionnaire remboursera à la colonie, au prix des évaluations du projet, c'est-à-dire à raison de 6f,40 par mètre courant, les dépenses faites pour l'établissement de cette plate-forme.

Dans le cas où le concessionnaire jugerait à propos d'employer pour les traverses de la voie les bois du pays que le Gouverneur de la colonie pourrait lui livrer gratuitement sur pied, en vertu des traités passés avec les chefs indigènes, la valeur du bois ainsi mis en œuvre serait payée à la colonie à raison de 1 franc par traverse, étant entendu d'ailleurs que les déchets resteront la propriété des indigènes.

Art. 6. — Pour assurer à la compagnie le revenu minimum annuel stipulé à l'article 2 ci-dessus et dont le montant est fixé à forfait à la somme de

nuité représentative du capital avancé, partagera avec lui la part de bénéf représentant l'excédent du revenu net sur cet intérêt à 8 p. 100.

Art. 8. — Tous les terrains nécessaires à l'établissement du chemin de des gares, stations et autres ouvrages, seront livrés gratuitement au concess naire par le Gouverneur du Sénégal.

Le Ministre de la Marine et des Colonies s'engage en outre à assurer la p tection des ouvriers employés sur les chantiers. Les prix des journées des vriers indigènes à la charge du concessionnaire seront débattus par lui avec chefs des villages; mais le Gouverneur de la colonie interviendra, autant q dépendra de lui, pour aplanir les difficultés que pourrait susciter le règlem de ces salaires.

Art. 9. — Tous les matériaux de construction destinés à l'exécution des vaux, ainsi que tous les objets de matériel fixe et roulant, seront exemptés droits de douanes et d'octroi de mer.

Art. 10. — Comme garantie des engagements pris pour la construction l'exploitation du chemin de fer de Dakar à Saint-Louis, la société de consti tion des Batignolles versera, aussitôt après la promulgation de la loi de con sion, à titre de cautionnement, une somme de 100 000 francs, en numéraire o rentes sur l'État, en bons du Trésor ou autres effets publics, avec transfert profit de la caisse des dépôts et consignations, de celles de ces valeurs seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme sera remboursée à la compagnie par cinquièmes et proporti nellement à l'avancement des travaux; le dernier cinquième ne sera rembo qu'après leur entier achèvement.

Fait double, à Paris, le 30 octobre 1880.

Pour la société de construction des Batignolles :

L'Administrateur,

Signé Ernest Gouin.

Le Ministre de la Marine et des Colonies,

Signé G. Cloué.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE PREMIER

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le chemin de fer partira de Dakar, suivra le tracé indiqu plan qui est joint au projet dressé par le service colonial, et aboutira à Sa Louis.

Art. 2. — Les travaux devront être achevés et le chemin mis en exploita à la fin du mois d'avril 1883. Ce délai pourrait être prolongé dans le cas o

l, D

reuv

. exé
vice
Ministre de la Marine et des Colonies, dans un
la date de la concession, les projets des ouvrages
t des eaux.
ution, la compagnie aura la faculté de proposer
fications qu'elle jugerait utiles; mais ces modifi-
tées que moyennant l'approbation de l'Admins-

ra prendre copie, dans les bureaux de la colonie.
et autres documents intéressant la construction
fer.
xécution des travaux, la compagnie fera dresser,

de 1/10000:
lle de 1/5000 pour les hauteurs, dont les cotes
oyen de la mer, pris pour plan de comparaison;
quera au moyen de trois lignes horizontales dis-

la chemin de fer, comptées à partir de son ex-

le chaque pente et rampe;
es et le développement des parties courbes du
ayon correspondant à chacune de ces dernières;
fils en travers y compris le profil type de la voie;
quel seront reproduites, sous forme de tableaux,
livités et aux courbes déjà données sur le profil

ons projetées, celle des cours d'eau et des voies
le chemin de fer, des passages soit à niveau, soit
a voie ferrée, devront être indiquées tant sur le
le tout sans préjudice du projet à fournir pour

et les ouvrages d'art seront exécutés pour une

oie, mesurée entre les bords intérieurs des rails,

es, c'est-à-dire dans les stations, la largeur de
bords extérieurs des rails, sera de 2m,50.
c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté
rail et l'arête supérieure du ballast, sera de

aque talus du ballast une banquette de 0m,50 de

Le ballast aura une épaisseur de $0^m,50$.

La compagnie établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés ou rigoles seront déterminées par l'Administration, suivant les circonstances locales, sur les propositions de la compagnie.

Art. 8. — Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra, à moins d'une autorisation spéciale, être inférieur à 150 mètres.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à $0^m,015$ par mètre; sur toute l'étendue des stations, le chemin de fer sera de niveau ou présentera de faibles pentes, dont le maximum ne pourra s'élever au-dessus de $0^m,005$ par mètre.

Une partie horizontale de 50 mètres au moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités successives, lorsque ces déclivités se succéderont en sens contraire, et de façon à verser leurs eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraîtraient utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'Administration supérieure.

Art. 9. — Indépendamment des gares à construire à Dakar, à Saint-Louis et à Rufisque, la compagnie fera établir, savoir:

1° Neuf stations intermédiaires : à Pont, Thiès, Tivaonone, Périgourey, Kelle, N'Dande, Kébémar, Louga, M'Pal;

2° Six haltes: à Tiaroye, Sébikhotane, Mekhé, Guéoul, Sakal et Rao.

La compagnie pourra, toutefois, être autorisée, sur l'avis du Gouverneur de la colonie, à supprimer provisoirement quelques-unes de ces stations et haltes ou à remplacer quelques-unes de ces stations par des haltes.

Tous les projets d'exécution des gares, des stations et des haltes devront être soumis à l'approbation du Ministre de la Marine et des Colonies.

Les surfaces prévues pour les bâtiments principaux des gares et stations sont les suivantes :

1° GARE DE SAINT-LOUIS.

	Mètres carrés.
Bâtiment principal 500 mètres carrés.	500
Halle à marchandises, 600 mètres carrés.	600
Hangars pour machines, voitures, petits ateliers et magasins, 500 mètres carrés.	500

2° GARE DE DAKAR.

Bâtiment principal, 200 mètres carrés.	200
Halle à marchandises, 800 mètres carrés.	800
Ateliers de réparation, 1 000 mètres carrés.	1 000
Hangars, ateliers, magasins, 750 mètres carrés.	750

charretière comme passerelle pour piétons. L'excédent de dépense qui en résultera sera supporté par l'État, après évaluation contradictoire des Ingénieurs de la colonie et de la compagnie.

Art. 16. — Dans le cas où des souterrains devraient être établis pour le passage du Chemin de fer, la largeur et la hauteur de ces souterrains seraient fixées par le Ministre de la Marine et des Colonies.

Art. 17. — A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

Le Ministre de la Marine et des Colonies se réserve d'autoriser, avec les précautions convenables et la compagnie entendue, les conduites d'eaux ou canaux de dessèchement et d'écoulement qui devraient traverser ou emprunter les terrains affectés au chemin de fer ou à ses dépendances.

Art. 18. — La compagnie n'emploiera, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité ; elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide. Il est entendu toutefois que, conformément aux prévisions du projet dressé par la colonie, la compagnie pourra employer du sable pris sur place pour le ballastage de la voie.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs, à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics et particuliers seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'Administration.

Art. 19. — Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Le poids des rails en acier sera d'au moins 20 kilogrammes par mètre courant.

Les traverses auront au minimum une longueur de $1^m,60$, une largeur de $0^m,15$ à $0^m,16$, et une hauteur de $0^m,10$ à $0^m,11$; dans le cas où elles seraient demi-rondes, la largeur à la base serait de $0^m,20$ à $0^m,22$.

Elles proviendront de pin des Landes ou du Nord injecté ou de bois du pays.

Art. 20. — Il ne sera pas établi de clôtures ni de haies, sauf dans les parties de la ligne où cette mesure serait indispensable.

Art. 21. — La livraison par la colonie, à la compagnie, des terrains nécessaires pour la construction du chemin de fer et de ses dépendances, sera faite sur production des plans de la voie et des divers ouvrages.

Art. 22. — L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie, pour l'exécution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les règlements confèrent à l'Administration en matière de travaux publics, pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres, matériaux, etc., et elle demeure en même temps soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'Administration, de ces lois et règlements.

Art. 23. — Dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, la compagnie sera tenue, pour l'étude des projets d'exécution, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

TITRE II

ENTRETIEN ET EXPLOITATION

Art. 30. — Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

Les frais d'entretien et ceux auxquels donneront lieu les réparations ordinaires et extraordinaires seront entièrement à la charge de la compagnie. Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office, à la diligence de l'Administration et aux frais de la compagnie, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées ci-après aux articles 38 et 39.

Pour le recouvrement des avances faites, des poursuites seront exercées, s'il y a lieu, contre la compagnie.

Art. 31. — La compagnie sera tenue d'établir à ses frais, mais seulement dans la partie de la ligne où cette mesure est indispensable, des gardiens en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie et celle de la circulation ordinaire sur les points où le chemin de fer sera traversé à niveau par des routes ou chemins.

Art. 32. — Le matériel roulant prévu dans la convention comprendra :

8 locomotives de 20 tonnes :

12 voitures de voyageurs, première et deuxième classe;

24 voitures de voyageurs, troisième classe ;

6 fourgons ;

80 wagons couverts ;

80 wagons plats.

Les machines locomotives seront construites sur de bons modèles; elles devront satisfaire à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'Administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions réglées ou à régler pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de deux classes au moins :

1° Celles de première classe seront couvertes, fermées à vitres et garnies de banquettes rembourrées ;

2° Celles de deuxième classe seront couvertes, fermées à vitres et munies de banquettes à dossier.

Les vitres pourront s'ouvrir et elles seront garnies de rideaux et de stores.

L'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre de places de ce compartiment.

L'Administration pourra exiger l'organisation d'un service de voitures du type ordinaire dit *de première classe ;* le prix du tarif applicable à ces voitures sera de 0f,16 par voyageur et par kilomètre, transport compris.

n pourra ex
trains de voy
, les voiture
des chaises
éral, toutes
n.
era tenue, p
règlements s
comotives et
plates-formes
n bon état.
s arrêtés du
été entendue
assurer la police et l'exploitation du chemin de fer, ainsi que
s ouvrages qui en dépendent.
nses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu
seront à la charge de la compagnie.
era tenue de soumettre à l'approbation de l'Administration les
, à l'exploitation du chemin de fer.
dont il s'agit dans le paragraphe qui précède seront obliga-
ment pour la compagnie concessionnaire, mais encore pour
obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes
d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour
es qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.
r tout ce qui concerne l'entretien et les réparations du chemin
dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploita-
e sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administra-
ne.
eillance ordinaire, l'Administration déléguera, aussi souvent
utile, un ou plusieurs commissaires pour reconnaître e
emin de fer, de ses dépendances et du matériel.

TITRE III.

ÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

concession du chemin de fer prendra fin à l'expiration du
t-neuf ans prévu par l'article 1er de la convention, ce délai
à l'époque fixée par l'article 2 ci-dessus pour l'achèvement
action.
époque fixée pour l'expiration de la concession, et par l
ation, le Département de la Marine et des Colonies sera su
e la compagnie sur le chemin de fer et ses dépendance
ment en jouissance de tous ses produits.
ra tenue de lui remettre en bon état d'entretien le chem
meubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, te

les bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de gardes, etc. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également dudit chemin, tels que les barrières et clôtures, les voies, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouverneur aurait le droit de saisir les revenus du chemin de fer et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et ses dépendances, si la compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, la colonie sera tenue, si la compagnie le requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts, et réciproquement, si la colonie le requiert, la compagnie sera tenue de les céder de la même manière.

Toutefois, la colonie ne pourra être tenue de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

Art. 37. — A toute époque, après l'expiration des vingt-cinq premières années de la concession, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen, qui ne pourra être inférieur au revenu net garanti par l'État, formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La compagnie recevra en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'article 36 ci-dessus.

Art. 38. — Faute par la compagnie d'avoir terminé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu tant à la construction et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par la compagnie, au moyen d'une adjudication que l'on ouvrira sur une mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation. Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La nouvelle compagnie sera soumise aux clauses du présent cahier des charges, et la compagnie évincée recevra d'elle le prix que la nouvelle adjudication aura fixé.

La partie du cautionnement qui n'aura pas été encore restituée deviendra la propriété de l'État.

TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX TOTAUX.
1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.			
Grande vitesse.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voyageurs.. Voitures couvertes, fermées à vitres, et à banquettes rembourrées (1re classe).. . .	0 08	0 04	0 12
Voitures couvertes, et fermées à vitres, (2e classe).	0 055	0 025	0 08
Voitures couvertes, fermées à vitres (3e classe).	0 037	0 018	0 055
Enfants. . . Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent. De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur. Au-dessus de sept ans, ils payent place entière.			
Chiens transportés par les trains de voyageurs. . . . . (Sans que la perception puisse être inférieure à 0f,50.)	0 016	0 008	0 024
Petite vitesse.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.	0 07	0 03	0 10
Veaux et porcs.	0 025	0 015	0 04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres.	0 01	0 01	0 02
Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.			
2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Marchandises transportées à grande vitesse.			
Huîtres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédents de bagages et marchandises de toute classe transportés à la vitesse des trains de voyageurs.	0 30	0 24	0 54
Marchandises transportées à petite vitesse.			
1re classe. — Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Épiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes	0 135	0 105	0 24
2e classe. — Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz. — Maïs. — Châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dit *de corde*. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levure sèche. — Coke. — Fer. — Cuivre. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées. — Alfa.	0 12	0 08	0 20

SUITE DU TARIF.	PRIX de péage.	PRIX de transport.	PRIX TOTAUX
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.	0 54	0 42	0 96
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de.	0 27	0 18	0 45

Les prix déterminés par le tarif pour les transports ne comprennent pas l'impôt qui pourrait être établi.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, elle n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à 6 kilomètres, elle sera comptée pour 6 kilomètres.

Le poids de la tonne est de 1 000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogrammes.

Ainsi tout poids compris entre zéro et 10 kilogrammes payera comme 10 kilogrammes; entre 10 et 20 kilogrammes, comme 20 kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédents de bagages et marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies :

1° De zéro à 5 kilogrammes;

2° Au-dessus de 5 kilogrammes, jusqu'à 10 kilogrammes;

3° Au-dessus de 10 kilogrammes, par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de 0f,40.

Art. 42. — A moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'Administration, tout train régulier de voyageurs devra contenir des voitures de toutes classes en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteront dans les bureaux du chemin de fer.

Dans chaque train de voyageurs, la compagnie aura la faculté de placer des voitures à compartiments spéciaux pour lesquels il sera établi des tarifs particuliers que l'Administration fixera, sur la proposition de la compagnie; mais le nombre des places à donner dans ces compartiments ne pourra dépasser le cinquième du nombre total des places du train.

Art. 43. — Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 30 kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun complément du prix de place. Cette franchise ne s'applique pas aux enfants transportés gratuitement, et

réduite à 20 kilogrammes pour l

4. — Les animaux, denrées, mar
dans le tarif seront rangés, pour
quelles ils auront le plus d'analogie.
s aux articles 45 et 46 ci-après,
tre soumise à une taxe supérieure
.

ssimilations de classes pourront êt
mais elles seront soumises imméd
définitivement.

5. — Les droits de péage et les pr
it applicables à toute masse indivisible pesant plus de 3000 kilogrammes.
ins, la compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses indivi-
esant de 3 000 à 5 000 kilogrammes; mais les droits de péage et les prix
port seront augmentés de moitié.
mpagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses pesant plus
) kilogrammes.
nonobstant la disposition qui précède, la compagnie transporte des masses
les pesant plus de 5000 kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au
accorder les mêmes facultés à tous ceux qui en feraient la demande.
ce cas, les prix de transport seront fixés par l'administration de la marine,
proposition de la compagnie.

46. — Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables:
ux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et
pèseraient pas 200 kilogrammes sous le volume d'un mètre cube;
ux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dange-
sur lesquels des règlements de police prescriraient des garanties spéciales;
ux animaux dont la valeur déclarée excéderait 5 000 francs;
l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué
d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles,
précieuses, objets d'art et autres valeurs;
, en général, à tous paquets, colis ou excédents de bagages pesant au-
40 kilogrammes et au-dessous.
fois, les prix de transport déterminés au tarif sont applicables à tous les
, ou colis, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant
le plus de 40 kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une
personne. Il en sera de même pour les excédents de bagages qui pèseront
le ou isolément plus de 40 kilogrammes.
bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent, en ce
cerne les paquets et colis, ne peut-être invoqué par les entrepreneurs
sageries et de roulage et autres intermédiaires de transport, à moins
articles par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis.
les cinq cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés sa-
ent par le Gouverneur de la colonie, tant pour la grande que pour la
itesse, sur la proposition de la compagnie.
s qui concerne les paquets ou colis mentionnés au paragraphe 5° ci-dessus

les prix de transport devront être calculés de telle manière qu'en aucun cas un de ces paquets ou colis ne puisse payer un prix plus élevé qu'un article de même nature pesant plus de 40 kilogrammes.

Art. 47. — Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans condition, au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par la compagnie sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation de l'Administration supérieure, conformément aux dispositions de l'ordonnance du 5 novembre 1846.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur. Tout traité prticulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et la compagnie dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par la compagnie aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

Art. 48. — La compagnie sera tenue d'effectuer constamment, avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Les colis, bestiaux et objets quelconques seront inscrits, à la gare d'où ils partent et à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux, au fur et à mesure de leur réception. Mention sera faite, sur les registres de la gare de départ, du prix total dû pour le transport.

Pour les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu suivant l'ordre de leur inscription à la gare de départ.

Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera aux mains de la compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur.

Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, la compagnie sera tenue de lui délivrer un récépissé qui énoncera la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

Art. 49. — Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques seront expédiés et livrés de gare en gare dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées :

1° Les denrées, marchandises et objets quelconques à grande vitesse seront expédiés par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement six heures avant le départ de ce train.

voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication. Le Gouverneur de la colonie, agissant en vertu de l'article 33 ci-dessus, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transports dans leurs rapports avec le chemin de fer.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 53. — Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis eux, leurs chevaux et leurs bagages, qu'à la moitié du tarif fixé par le présent cahier des charges.

Si le Gouvernement a besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par le chemin de fer, la compagnie sera tenue de mettre immédiatement à sa disposition, pour la moitié de la taxe du même tarif, tous ses moyens de transport.

Art. 54. — Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de la compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

Art. 55. — Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit sur la ligne :

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la compagnie sera tenue de réserver gratuitement un compartiment spécial d'une voiture de deuxième classe pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes ; le surplus de la voiture sera au service de la compagnie.

Toutefois, si les besoins du service l'exigeaient, la compagnie devra livrer gratuitement un deuxième compartiment.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité des deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture sera également gratuit.

Lorsque la compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance.

3° Le service de la poste pourra exiger chaque jour un ou plusieurs trains spéciaux, dont la marche sera réglée par le Gouverneur de la colonie, la compagnie entendue.

La rétribution à payer dans ce cas à la compagnie pour chaque train ne pourra

ilomètre parco
us de la premiè
pourra placer
asses, pour le t

ne pourra être
du départ, la
inistration l'aur
utes les fois qu
xpédition d'un
on devra être
s; le prix sera
ministration et
on des postes
re d'affecter sp
réglera la for
e Gouverneur d
écurité de la cir
ds ne dépassera
s postes fera e
des châssis o

ne pourra récla
ra nécessaire d
s voitures spéc
yenne des conv
s ne pourra être
ns chaque secti
e sera tenue de
agent des poste
orteur d'un orc
d'un arrêté re
. Il sera accor
ière classe.
ie sera tenue
e, ainsi qu'aux
ministration des
faire construir
angars pour le
ons de cet emp

sera choisie de
nt entraver en
tion se réserve
sponsabilité po
nge des dépêch

appareils, par leur nature ou leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations.

14° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la compagnie.

Art. 56. — La compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir par convois ordinaires les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les wagons et les voitures employés au service dont il s'agit seront construits aux frais de l'État; leurs formes et dimensions seront déterminées par le Gouverneur de la colonie, la compagnie entendue.

Les employés de l'Administration, les gardiens, les gendarmes et les prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe applicable aux places de deuxième classe, telle qu'elle est fixée par le présent cahier des charges.

Le transport des wagons et des voitures sera gratuit.

Dans le cas où l'Administration voudrait, pour le transport des prisonniers, faire usage des voitures de la compagnie, celle-ci sera tenue de mettre à sa disposition un ou plusieurs compartiments spéciaux de voiture de deuxième classe à deux banquettes. Le prix de la location en sera fixé à raison de trente centimes par compartiment et par kilomètre. Les dispositions qui précèdent seront applicables au transport des jeunes délinquants recueillis par l'Administration pour être transférés dans les établissements d'éducation.

Art. 57. — Le Gouvernement se réserve la faculté de faire, le long de la voie, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'administration des lignes télégraphiques, il sera réservé, dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement des maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

La compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes.

En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la compagnie auront à raccorder provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne télégraphique auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du chemin de fer.

En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur de la ligne télégraphique, pour le transporter sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport sera gratuit et il devra être effectué dans des conditions telles qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique.

En cas de désaccord sur le principe ou l'exercice de l'usage commun desdites compagnies, il sera statué par le Gouverneur de la colonie, les deux compagnies entendues.

Dans ce cas, lesdites compagnies ne payeront le prix du péage que pour le nombre de kilomètres réellement parcourus, un kilomètre entamé étant d'ailleurs considéré comme parcouru.

Dans le cas où les diverses compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le Gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant la ligne qui fait l'objet de la présente concession n'aurait pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme aussi dans le cas où la compagnie concessionnaire de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles, de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

Celle des compagnies qui se servira d'un matériel qui ne serait pas sa propriété payera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur la ligne, le Gouverneur de la colonie y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La compagnie pourra être assujettie, par les décrets qui seront ultérieurement rendus pour l'exploitation des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant celui qui est concédé, à accorder aux compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de 100 kilomètres 10 p. 100 du prix perçu par la compagnie;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède 100 kilomètres 15 p. 100;

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède 200 kilomètres 20 p. 100.

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède 500 kilomètres 25 p. 100.

La compagnie sera tenue, si l'Administration le juge convenable, de partager l'usage des stations établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement avec les compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires desdits chemins.

Art. 61. — La compagnie sera tenue de s'entendre avec tout propriétaire de mines et carrières ou d'usines et établissements commerciaux qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderait un nouvel embranchement; à défaut d'accord, le Gouverneur de la colonie statuera sur la demande, la compagnie entendue.

Les embranchements seront construits aux frais des propriétaires de mines et d'usines, de manière qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Leur entretien devra être fait avec soin, aux frais des propriétaires et sous le contrôle de l'Administration coloniale.

droit de fai
matériel su
a, à toutes
ns la soudu
, et les chan

a même, ap
raire des ai
és viendraien

me d'envoyer
communiqu
du chemin d
ses wagons
tinataires fer
r ou décharg
le tout à le
nt d'ailleurs
la ligne pri
uel les wag
xéder six h
temps sera
ompris les h

ites de temp
r la compagn
loyer des wa

gardiens d'a
ation seront
seront nom
ront rembou
il sera sta

nbranchemen
er pendant
lcution d'une
r de la colon
le propriétai
service et f
ure et sans
it en droit d

mpagnie de
, elle est au
kilomètre; e

en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excédera 1 kilomètre.

Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en son entier.

Le chargement et le déchargement sur les embranchements s'opéreront aux frais des expéditeurs ou des destinataires, soit qu'ils les fassent eux-mêmes, soit que la compagnie du chemin de fer consente à les opérer.

Dans ce dernier cas, ces frais seront l'objet d'un règlement arrêté par l'Administration supérieure, sur la proposition de la compagnie.

Tout wagon envoyé par la compagnie sur un embranchement devra être payé comme wagon complet, lors même qu'il ne serait pas complètement chargé.

La surcharge, s'il y en a, sera payée au prix du tarif général et au prorata du poids réel. La compagnie sera en droit de refuser les chargements qui dépasseraient le maximum de 3 500 kilogrammes déterminé en raison des dimensions actuelles des wagons.

Ce maximum sera revisé par l'Administration, de manière à être toujours en rapport avec la capacité des wagons.

Les wagons seront pesés à la station d'arrivée par les soins et aux frais de la compagnie.

Art. 62. — Dans le cas de l'établissement d'une contribution foncière au Sénégal, la cote de cette contribution pour les chemins de fer serait calculée en raison de la surface du terrain occupée par ces chemins et leurs dépendances, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Dans le même cas, les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties de la localité. Toutes les contributions auxquelles ces édifices pourront être soumis seront, aussi bien que la contribution foncière, à la charge de la compagnie.

Art. 63. — Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour la perception des droits, soit pour la police et la surveillance du chemin de fer et de ses dépendances, et qui seront agréés par l'Administration, auront qualité pour dresser procès-verbal sur les crimes, délits et contraventions concernant la conservation de la voie ferrée et de ses dépendances.

Art. 64. — Il sera institué près de la compagnie un ou plusieurs inspecteurs ou commissaires spécialement chargés de surveiller les opérations de la compagnie, pour tout ce qui ne regarde pas les attributions des ingénieurs de l'État.

Art. 65. — Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux et les frais de contrôle de l'exploitation seront supportés par la compagnie. Ces frais comprendront le traitement des inspecteurs ou commissaires dont il a été question dans l'article précédent.

Afin de pourvoir à ces frais, la compagnie sera tenue de verser, chaque année, à la caisse centrale du Trésor public une somme de 100 francs pour chaque kilomètre de chemin de fer concédé. Toutefois, cette somme sera réduite à 50 francs par kilomètre pour les sections non encore livrées à l'exploitation.

Dans lesdites sommes n'est pas comprise celle qui sera déterminée, en exécution de l'article 57 ci-dessus, pour frais de contrôle du service télégraphique de la compagnie par les agents de l'État.

Tlemcen, et du massif minier du Rio-Salado à un point à déterminer entre Aïn-Témouchent et la Sénia.

Art. 3. — Est autorisée la substitution à la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie de l'Ouest algérien*, et dissoute par délibération de l'assemblée générale des actionnaires en date du 3 novembre 1881, de la société anonyme établie à Paris les 3 et 10 novembre 1881, suivant statuts déposés aux minutes de Me Lavoignat, notaire, et sous la même dénomination de *Compagnie de l'Ouest algérien*, pour les concessions qui ont été accordées à la première de ces sociétés par la convention du 8 mai 1881, approuvée par la loi du 22 août 1881.

Art. 4. — Les émissions d'obligations ne pourront avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation donnée, après avis du Ministre des Finances, par le Ministre des Travaux Publics et au taux minimum qui sera déterminé par lui, la compagnie entendue.

En aucun cas il ne pourra être émis d'obligations pour une somme supérieure au double du capital-action. Ce capital-action devra être définitivement versé sans qu'il puisse être tenu compte des actions libérées ou à libérer autrement qu'en argent.

Le Ministre des Travaux Publics pourra toujours exiger que les fonds qui proviennent d'émissions d'obligations soient déposés, en tout ou en partie, à la Caisse des dépôts et consignations, ou à tout autre établissement agréé par lui, pour n'en être retirés que sur son autorisation, au fur et à mesure de l'avancement des travaux.

La compagnie aura, d'ailleurs, la faculté d'effectuer ce dépôt soit en espèces, soit en valeurs de l'État ou garanties par l'État.

Art. 5. — Le compte rendu détaillé des résultats de l'exploitation de la ligne de la Sénia à Aïn-Témouchent sera remis dans les trois mois au Gouverneur général civil de l'Algérie et au Ministre des Travaux Publics, pour être inséré au *Journal officiel* de la République française.

Art. 6. — Les conventions annexées à la présente loi ne donneront lieu qu'à la perception du droit fixe d'enregistrement de 3 francs.

. . . . . .

CONVENTION.

L'an mil huit cent quatre-vingt-un, et le dix décembre.

Entre le Ministre des Travaux Publics, agissant au nom de l'État, et sous la réserve de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part ;

« Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et « payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la « durée de la concession.

« Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net, y « compris le produit de la garantie de l'Etat, de la dernière des sept années « prises pour terme de comparaison.

« La compagnie recevra en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, « les remboursements auxquels elle aurait droit à 'expiration de la concession, « suivant l'article 36 du cahier des charges.

« Si le Gouvernement use du droit qui lui est réservé par le présent article « de racheter la concession entière, la compagnie pourra demander que les li- « gnes dont l'exploitation remonte à moins de quinze ans soient évaluées, non « d'après leurs produits nets, mais d'après leur prix réel de premier établisse- « ment. »

Art. 5. — Le Ministre des Travaux Publics garantit à la compagnie, au nom de l'État pendant la durée de la concession, un intérêt de 4f,85 p. 100, amortissement compris, sur le montant réel des dépenses de premier établissement de la ligne de la Sénia à Aïn-Témouchent, mais jusqu'à concurrence seulement d'un chiffre maximum de 8 800 000 francs.

La garantie d'intérêt s'appliquera en outre, jusqu'à concurrence d'une somme maximum de 1 500 000 francs :

1° Aux travaux et dépenses que pourra nécessiter ultérieurement le développement du trafic ;

2° Aux travaux et installations de toute nature que la compagnie de l'Ouest algérien pourrait avoir à faire, dans le cas où elle estimerait utile d'emprunter le tronçon entre la Sénia et Oran à la ligne d'Alger à Oran, et dans les gares de ce tronçon pour amener à Oran les trains de la ligne nouvelle.

Ces divers travaux devront être préalablement autorisés par le Ministre des Travaux Publics, sur le vu des projets présentés par la compagnie.

Art. 6. — Pour permettre l'évaluation du chiffre de revenu net garanti par le premier paragraphe de l'article 5, la compagnie sera tenue de justifier, vis-à-vis de l'État, des sommes dépensées par elle chaque année en frais de premier établissement de la ligne de la Sénia à Aïn-Témouchent.

Les comptes qui seront dressés à cet effet comprendront, savoir :

1° Toutes les sommes que la compagnie aura dépensées dans un but d'utilité pour les études, la construction et la mise en exploitation de la ligne et de ses dépendances ;

2° Les trois cinquièmes de la dépense d'entretien de la voie et des terrassements pour les sections de ligne successivement mises en exploitation jusqu'au 31 décembre de l'année suivante, étant entendu que ces trois cinquièmes ne figureront pas dans les dépenses d'exploitation fixées à forfait par l'article 7 ci-après ;

3° 15 p. 100 du montant des dépenses portées en compte, en exécution des deux paragraphes précédents, pour tenir compte à la compagnie de ses frais généraux, frais d'administration, de l'intérêt et de l'amortissement des capitaux pendant l'exécution des travaux. Ce quantum sera réduit à 12 p. 100 pour

ır la
de 1
Oran

ompt
s de
ɛur 1
ſiĉnat
, dat
ıx P
est
ompt
us t
ɔitati
ır éta
qu'e
.é à
mis p
arant
déla
ctitu
ois 1
ınqui

ſſetic
luisa
ɛaiɛu
ɔo fr

000
19 oc
5 000

4 00

5 00

16 oc

0 00

fran
baré
ɔit de
a so
ci-aj

Si le produit net annuel de l'exploitation atteint ou dépasse le revenu annuel garanti, il ne sera rien dû à la compagnie par l'État, et l'excédent sera partagé comme il est dit à l'article 8 ci-après.

Si le produit net annuel est inférieur au revenu annuel garanti, la différence sera payée par l'État à la compagnie; en outre, au cas où les recettes brutes kilométriques de l'exploitation resteraient inférieures à 7 000 francs, la différence serait versée par l'État à la compagnie. Par contre, si les dépenses d'exploitation sont inférieures aux chiffres du barême, la différence sera affectée à la constitution d'un fonds de réserve jusqu'à concurrence de 500 000 francs et dont la compagnie pourra disposer, sauf justification, pour frais de renouvellement et d'entretien de la voie et du matériel, accidents imprévus de l'exploitation, etc. Lorsqu'il dépassera 500 000 francs, les deux tiers de l'excédent seront versés à l'État en atténuation de ses avances, l'autre tiers appartiendra à la compagnie.

La garantie de revenu attribuée à la compagnie s'exercera à partir du jour de la mise en exploitation totale ou partielle de la ligne, au prorata du nombre de kilomètres exploités et, pour la première année d'exploitation, au prorata du nombre de jours restant à courir entre la date de la mise en exploitation et le 31 décembre de l'année.

Art. 8. — Les sommes versées par l'État en vertu de la clause de garantie constituent des avances remboursables.

Toutes les fois que les recettes nettes de la ligne entière de la Sénia à Aïn-Témouchent, calculées ainsi qu'il est dit à l'article précédent, dépasseront le revenu net annuel garanti, l'excédent servira d'abord, avant toutes autres attributions, à parfaire le revenu net garanti pour les lignes de Sainte-Barbe du Tlélat à Sidi-bel-Abbès et de Sidi-bel-Abbès à Ras-el-Mâ, tel qu'il a été déterminé par la convention annexée à la loi du 22 août 1881.

Réciproquement, l'excédent sur le revenu garanti pour ces deux lignes par ladite convention servira d'abord, avant toutes attributions, à parfaire le revenu net garantie pour la ligne de la Sénia à Aïn-Témouchent; le surplus sera porté pour deux tiers au compte de l'État en déduction des avances et annuités de arantie qu'il aura payées pour l'ensemble du réseau, et ce jusqu'au remboursement intégral de ces avances et annuités de garantie cumulées avec un intérêt à 4 p. 100; le troisième tiers appartiendra à la compagnie.

Après complet remboursement à l'État de ses avances augmentées de l'intérêt à 4 p. 100, l'excédent des recettes nettes annuelles sur le montant du revenu annuel garanti sera partagé par moitié entre l'État et la compagnie.

Art. 9. — Un règlement d'administration publique déterminera, en ce qui concerne la garantie stipulée aux articles précédents, les formes suivant lesquelles la compagnie sera tenue de justifier, vis-à-vis de l'État et sous le contrôle du Ministre des Travaux Publics, des dépenses de premier établissement, des recettes brutes et des dépenses d'exploitation.

La compagnie devra remettre au Ministre des Travaux Publics, dans les trois mois qui suivront chaque semestre, l'état des produits de la ligne pendant le semestre écoulé, avec le calcul des sommes dues à la compagnie en vertu de la garantie, ou, s'il y a lieu, du compte de partage des produits nets entre l'État et la compagnie.

CONVENTION ADDITIONNELLE.

L'an mil huit cent quatre-vingt-deux et le six avril,

Entre le Ministre des Travaux Publics, agissant au nom de l'État, et sous la réserve de l'approbation des présentes par une loi ;

D'une part ;

Et la compagnie des chemins de fer de l'Ouest algérien, ayant son siège social à Paris, rue Taitbout, n° 80, représentée par M. Peytel, l'un de ses administrateurs, agissant en cette qualité en vertu d'une délégation spéciale du conseil d'administration en date du 10 novembre 1881, et sous réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires dans le délai de trois mois au plus tard,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le délai de quinze mois fixé par l'article 12 de la convention du 10 décembre 1881 est porté à deux ans.

Art. 2. — La compagnie s'engage à accepter ultérieurement la concession de tout ou partie des lignes de Tlemcen à la frontière du Maroc, du massif minier du Rio-Salado à un point à déterminer entre Aïn-Témouchent et la Sénia, de Sebdou vers Tlemcen, dans le cas où l'État jugerait à propos de lui accorder cette concession dans un délai de deux années à dater de la promulgation de la loi approbative de la présente convention. Elle s'engage à dresser et à fournir dans un délai de six mois les avant-projets de ces lignes, sans que l'État soit tenu d'indemniser la compagnie des frais de ses études, si la concession ne lui était pas accordée.

Les dispositions des articles 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9 et 10 de la convention du 10 décembre 1881 seraient applicables auxdites lignes. Le délai d'exécution serait déterminé par la loi déclarative d'utilité publique ; le montant du capital maximum garanti affecté à la construction de ces lignes serait fixé par le Ministre des Travaux Publics, sur l'avis du Conseil général des Ponts et Chaussées, la compagnie entendue.

Fait à Paris, les jour, mois et an que dessus.

Lu et approuvé :	Approuvé l'écriture :
L'Administrateur de la Compagnie de l'Ouest algérien,	*Le Ministre des Travaux Publics,*
Signé PEYTEL.	Signé H. VARROY,

. . . . . .

largeur de terrain de 15 mètres de chaque côté du chemin de fer et en dehors des emprises nécessaires à son établissement.

Art. 3. — Il sera pourvu à la dépense des travaux autorisés par la présente loi au moyen des crédits inscrits chaque année au budget du Ministère des Travaux Publics pour les études et travaux des chemins de fer exécutés par l'État, et notamment, pour l'exercice 1882, sur le chapitre XII du budget des dépenses sur ressources extraordinaires.

Le département, les communes ou les propriétaires intéressés devront fournir soit les terrains nécessaires aux plantations d'eucalyptus, soit une somme représentant la valeur desdits terrains.

Cette part contributive, ajoutée aux autres subventions en terrains ou en argent qui ont été ou qui seraient offertes, viendra en déduction des dépenses de l'entreprise.

Art. 4. — Il sera statué par une loi spéciale sur les clauses qui seraient ultérieurement stipulées pour la concession ou l'exploitation, s'il y a lieu, de la ligne ci-dessus désignée.

Art. 5. — Un compte spécial de la dépense des travaux faisant l'objet de la présente loi, et des ressources qui y auront été attribuées, sera annexé à la loi portant règlement de chaque exercice.

. . . . . .

(N° 625)

[5 août 1882.]

Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Largentière à Saint-Sernin, sur la ligne de Vogué à Aubenas.

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer de Largentière à Saint-Sernin, sur la ligne de Vogué à Aubenas.

Art. 2. — Le Ministre des Travaux Publics est autorisé à entreprendre les travaux d'infrastructure et de superstructure de ladité ligne, l'achat du matériel roulant excepté.

Art. 3. — Il est pris acte de l'offre faite par le conseil général de l'Ardèche, dans sa délibération du 29 avril 1881, de payer à l'État, pour l'établissement de la ligne désignée à l'article 1er, une

(N° 627)

[5 août 1882.]

Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Lannemezan à Arreau.

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer de Lannemezan à Arreau.

Art. 2. — Le Ministre des Travaux Publics est autorisé à entreprendre les travaux d'infrastructure et de superstructure de ladite ligne, l'achat du matériel roulant excepté.

Art. 3. — Il est pris acte de l'offre faite par le conseil général des Hautes-Pyrénées, dans sa délibération du 24 août 1881, de payer à l'État, pour l'établissement de la ligne de Lannemezan à Arreau, une subvention égale au cinquième de la valeur des terrains à acquérir.

Art. 4. — Il sera pourvu à la dépense des travaux autorisés par la présente loi au moyen des crédits inscrits chaque année au budget du Ministère des Travaux Publics pour les études et travaux de chemins de fer exécutés par l'État, et notamment, pour l'exercice 1882, sur le chapitre XII du budget des dépenses sur ressources extraordinaires.

Viendra en déduction desdites dépenses le montant des subventions, soit en terrains, soit en argent, qui ont été ou qui seraient offertes par les départements, les communes et les propriétaires intéressés.

Art. 5. — Il sera statué par une loi spéciale sur les clauses qui seraient ultérieurement stipulées pour la concession ou l'exploitation, s'il y a lieu, de la ligne ci-dessus désignée.

Art. 6. — Un compte spécial de la dépense des travaux faisant l'objet de la présente loi, et des ressources qui y auront été attribuées, sera annexé à la loi portant règlement de chaque exercice.

Ces crédits demeurent répartis, par ministères et par chapitres, conformément à l'état A annexé à la présente loi.

Il sera pourvu aux crédits supplémentaires et extraordinaires ci-dessus au moyen des ressources générales du budget ordinaire de l'exercice 1881.

Art. 4. — Sur les crédits ouverts aux Ministres, au titre du budget ordinaire de l'exercice 1881, par la loi de finances précitée du 22 décembre 1880, une somme de 788 962f,30, est et demeure définitivement annulée aux ministères et chapitres désignés dans l'état B annexé à la présente loi.

. . . . . .

TITRE III

EXERCICE 1882.

1° BUDGET ORDINAIRE.

Art. 6. — Il est alloué aux Ministres, sur l'exercice 1882, en addition aux crédits accordés par la loi de finances du 29 juillet 1881, des crédits supplémentaires et extraordinaires montant à la somme de 2 820 379f,75.

Ces crédits demeurent répartis, par ministères et par chapitres, conformément à l'état C annexé à la présente loi.

Il sera pourvu aux crédits supplémentaires et extraordinaires ci-dessus au moyen des ressources générales du budget ordinaire de 1882.

2° BUDGET DES DÉPENSES SUR RESSOURCES EXTRAORDINAIRES.

Art. 7. — Il est ouvert au Ministre des Travaux Publics, au delà des crédits alloués par la loi du 29 juillet 1881, au titre du budget des dépenses sur ressources extraordinaires de l'exercice 1882, un crédit de 44 500 000 francs, qui sera inscrit au chapitre XV (*Travaux d'achèvement par l'État des lignes rachetées en vertu de la loi du* 18 *mai* 1878).

Art. 8. — Il sera pourvu au crédit ouvert par l'article précédent au moyen du transport au budget des dépenses sur ressources extraordinaires de l'exercice 1882 d'une somme égale provenant des ressources extraordinaires attribuées à l'exercice 1880 par l'article 4 de la loi du 23 mars 1880.

Art. 9. — Il est ouvert au Ministre de la Marine, etc.

. . . . . .

EXERCICE 1881.

ÉTAT B.

Tableau, par ministère et par chapitre, des crédits annulés sur l'exercice 1881.

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT des crédits annulés, par chapitre.	MONTANT des crédits annulés, par ministère.
	. . . . .		
	MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.		
	2e SECTION.		
XXXIX *bis.*	TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.		
XXXIX *ter.*	Achèvement des travaux nécessités par les inondations et la débâcle des glaces de l'hiver 1879-1830.	53 844f,00	159 962f,30
	Achèvement des travaux nécessités par les tempêtes et crues extraordinaires de 1880, et réparation des avaries causées aux ouvrages de navigation par les crues de l'hiver 1880-1881.	106 118 30	

tiaires et rigoles de distribution correspondantes que lorsque des souscriptions auront été recueillies dans le périmètre à desservir par chaque canal secondaire en nombre suffisant pour représenter 6 p. 100 de l'évaluation des dépenses.

Art. 7. — Pour l'expropriation des terrains nécessaires à l'exécution des travaux d'achèvement du canal d'irrigation du Forez auxquels s'applique la présente loi, il sera procédé au règlement des indemnités conformément aux paragraphes 2 et suivants de l'article 16 de la loi du 21 mai 1856.

Les terrains sur lesquels seront établis les canaux tertiaires, rigoles, fossés, conduites, et les ouvrages qui en dépendent, tant pour la distribution des eaux d'arrosage, des eaux de submersion et des eaux continues que pour l'écoulement des eaux de colature et versure, pourront être acquis comme les précédents ou être occupés à titre de simples servitudes, suivant les tracés figurés aux projets, à la charge d'une juste et préalable indemnité.

La servitude s'étendra, en outre, au passage des agents et ouvriers de l'État, et plus tard à ceux du département de la Loire, pour l'entretien des ouvrages et le service du canal.

Sont exceptés de la servitude les maisons, cours, jardins, parcs et enclos attenant aux habitations.

Les contestations auxquelles pourront donner lieu l'établissement de la servitude et les indemnités dues aux propriétaires des fonds traversés à ce titre seront jugées en premier ressort par le juge de paix du canton, qui, en prononçant, devra concilier les intérêts de l'opération avec le respect dû à la propriété.

S'il y a lieu à expertise, il pourra n'être nommé qu'un seul expert.

Art. 8. — Les lois des 29 avril 1845 et 11 juillet 1847 seront étendues aux associations de propriétaires qui voudront, au moyen de travaux d'ensemble, se servir, pour l'irrigation et les usages domestiques des exploitations rurales de leurs propriétés, des eaux dont elles auront le droit de disposer.

Les contestations auxquelles pourront donner lieu l'établissement des servitudes et les indemnités dues aux propriétaires des fonds traversés, ou des fonds contre lesquels les ouvrages de prises d'eau seront appuyés, seront jugées suivant les dispositions de la loi du 10 juin 1854.

Art. 9. — Les engagements des propriétaires pour l'usage de l'eau et les obligations qui en dérivent sont inhérents à l'immeuble et le suivent en quelque main qu'il passe, sauf les attributions qui résulteraient, en cas de vente partielle ou de partage, des actes de

22 décembre 1880, une somme de 637 795f,07 est et demeure définitivement annulée aux ministères et chapitres désignés dans l'état B annexé à la présente loi.

2° BUDGET DES DÉPENSES SUR RESSOURCES EXTRAORDINAIRES.

Art. 3. — Sur les crédits ouverts au Ministre des Travaux Publics, au titre du budget des dépenses sur ressources extraordinaires de l'exercice 1881, par la loi de finances du 22 décembre 1880, une somme de 15 millions de francs est et demeure définitivement annulée au budget des dépenses sur ressources extraordinaires de ce dernier exercice, savoir : chapitre XI (*Études et travaux des chemins de fer exécutés par l'État*).

TITRE II.

EXERCICE 1882.

1° BUDGET ORDINAIRE.

Art. 4. — Il est alloué aux Ministres sur l'exercice 1882, en addition aux crédits accordés par la loi de finances du 29 juillet 1881, des crédits supplémentaires montant à la somme de 11 538 233f,45.

Ces crédits demeurent répartis, par ministères et par chapitres, conformément à l'état C annexé à la présente loi.

Il sera pourvu aux crédits supplémentaires et extraordinaires ci-dessus au moyen des ressources générales du budget ordinaire de 1882.

2° BUDGET DES DÉPENSES SUR RESSOURCES EXTRAORDINAIRES.

Art. 5. — Il est ouvert au Ministre des Travaux Publics, au delà des crédits alloués par la loi du 29 juillet 1881, au titre du budget des dépenses sur ressources extraordinaires de l'exercice 1882, un crédit de 15 millions de francs, qui sera inscrit au chapitre XII (*Études et travaux de chemins de fer exécutés par l'État*).

Art. 6. — Il sera pourvu au crédit ouvert par l'article précédent au moyen des ressources qui seront déterminées par la loi de finances du budget général de l'exercice 1883.

TITRE III.

OUVERTURE DE CRÉDITS SPÉCIAUX D'EXERCICES PÉRIMÉS ET CLOS.

1° EXERCICES PÉRIMÉS.

Art. 7. — Il est accordé sur l'exercice 1882, pour le payement des créances des exercices périmés, des crédits extraordinaires spéciaux montant à la somme de 13 868f,87.

Ces crédits sont répartis entre les divers ministères, conformément à l'état D annexé à la présente loi.

Il sera pourvu à ces crédits au moyen des ressources générales du budget ordinaire de l'exercice 1882.

2° EXERCICES CLOS.

Art. 8. — Il est accordé aux Ministres, en augmentation des restes à payer des exercices clos de 1878, 1879 et 1880, des crédits supplémentaires pour la somme de 47 857f,67, montant de nouvelles créances constatées sur ces exercices, conformément à l'état E annexé à la présente loi.

Les Ministres sont, en conséquence, autorisés à ordonnancer ces créances sur le chapitre spécial ouvert pour les dépenses d'exercices clos au budget de l'exercice courant, conformément à l'article 8 de la loi du 23 mai 1834.

EXERCICE 1881.

ÉTAT B. *Tableau, par ministère et par chapitre, des crédits annulés sur l'exercice* 1881.

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT des crédits annulés	
		par chapitre.	par ministère.
	MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.		
	2e SECTION. TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.		
XLIV *bis*.	Études des moyens propres à prévenir les explosions de grisou.	6 117f,72	6 117f,72

EXERCICE 1882.

ÉTAT C.

Tableau, par ministères et par chapitres, des crédits supplémentaires et extraordinaires accordés sur l'exercice 1882.

CHAPITRES spéciaux.	MINISTÈRES ET SERVICES.	MONTANT PAR CHAPITRE des crédits supplémentaires.	MONTANT PAR CHAPITRE des crédits extraordinaires.	TOTAL par ministère.
	. . . . .			
	MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.			
	1re SECTION.			
	DÉPENSES ORDINAIRES.			
XVI.	Entretien des chaussées de Paris. . . .	167 500f	»	3 098 617f,72
XIX.	Ports maritimes, phares et fanaux. — Travaux ordinaires (entretien et grosses réparations).	150 500	»	
	2e SECTION.			
	TRAVAUX EXTRAORDINAIRES.			
XXXV.	Grosses réparations des chaussées des routes nationales.	2 700 000	»	
XLV *bis*.	Etudes des moyens propres à prévenir les explosions de grisou. . . .	»	6 117f,72	
XLVI.	Subventions pour chemin de fer d'intérêt local.	75 500	»	

DÉCRETS.

(N° 631)

[6 avril 1882.]

Rectification de la route départementale n° 4 (Isère).

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale n° 4, de la Frette à Sablons (Isère), dans la rampe de Bougé, travaux à exécuter suivant la direction générale indiquée par une ligne rouge sur le plan annexé au présent décret.

2° L'Administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Le présent décret sera considéré comme non avenu si les travaux n'ont pas été adjugés dans un délai de cinq ans à partir du jour de sa promulgation.

(N° 632)

[6 avril 1882.]

Reconstruction et restauration des banquettes de halage de la Garonne (Haute-Garonne).

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Il sera procédé à l'exécution des travaux nécessaires pour la reconstruction et la restauration des banquettes de halage de la Garonne, dans la traversée de la ville de Toulouse (Haute-Garonne), conformément aux dispositions du plan général en date des 18-19 novembre 1881 et des avis du Conseil général des Ponts et Chaussées des 13 juin 1878, 9 juillet et 17 décembre 1881.

2° La dépense, évaluée à la somme de 250 000 francs, sera

(N° 634)

[9 juin 1882.]

Défense de la ville de Montluçon (Allier) contre les inondations du Cher.

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour la défense de la ville de Montluçon (Allier) contre les inondations du Cher, conformément aux dispositions de l'avant-projet des 11-19 juillet 1881 et aux propositions de l'Ingénieur en chef en date du 3 février 1882.

2° La dépense, évaluée à 440 000 francs, sera supportée jusqu'à concurrence des deux tiers par l'État, et pour le surplus par la ville. Il est pris acte de l'engagement contracté par le Conseil municipal de Montluçon, au nom de la ville, dans sa délibération du 31 décembre 1881.

3° La part de dépense à la charge de l'État, soit 293 333f,33, sera imputée sur les crédits inscrits au budget du Ministère des Travaux Publics pour travaux de défense contre les inondations.

4° Le présent décret sera considéré comme non avenu si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été réalisées dans un délai de cinq ans à dater de sa promulgation.

(N° 635)

[21 juin 1882.]

Agrandissement du port de Montluçon (Allier) sur le canal de Berri.

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'agrandissement du port de Montluçon (Allier), sur le canal de Berri, conformément aux dispositions de l'avant-projet et des avis du Conseil général des Ponts et Chaussées en date des 19 janvier 1880 et 30 mars 1882.

2° La dépense, évaluée à 1 100 000 francs, sera imputée sur

(N° 637)

[6 juillet 1882.]

Affectation de terrains (Allier).

DÉCRET du Président de la République française portant affectation au Département des Travaux Publics des îles dites *de la Beaume*, situées dans la rivière d'Allier, en amont du pont du Veurdre (Allier), au point 25k,100, en face de la propriété du sieur *Bignon*, et entourées d'un liséré rouge sur le plan en date des 25 avril-1er mai 1882, et qui est annexé au présent décret.

(N° 638)

[6 juillet 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la Compagnie du Chemin de fer du Nord.

Le Président de la République française,

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie du chemin de fer du Nord pour que divers travaux à exécuter sur son ancien réseau soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 9 de la convention du 22 mai 1869 et de l'article 10 de la convention du 30 décembre 1875;

Vu les rapports de l'Inspecteur général et des Ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord, et les avis du Conseil général des Ponts et Chaussées des 22 et 29 mars 1882;

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien réseau par la compagnie du chemin de fer du Nord, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A CREIL PAR PONTOISE.

Projet d'extension de la gare de Saint-Denis, avec modification de voies et

seil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 9 de la convention du 22 mai 1869 et de l'article 10 de la convention du 30 décembre 1875;

Vu les rapports de l'Inspecteur général et des Ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord et les avis du Conseil général des Ponts et Chaussées en date du 19 avril 1882;

La section des travaux publics, de l'agriculture et du commerce du Conseil d'État entendue,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien réseau par la compagnie du chemin de fer du Nord conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A LA FRONTIÈRE PAR LILLE ET VALENCIENNES.

Prolongement du passage souterrain dit *de l'Horloge*, à la gare de la Chapelle, présenté le 1er février 1882, avec un détail estimatif montant à. 56 000f,00

LIGNE DE PARIS A CREIL PAR PONTOISE.

Transformation de la halte de Pierrelaye en station complète, présenté le 25 janvier 1882, avec un détail estimatif montant à. 64 960 00

ENSEMBLE. 120 960f,00

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte de 200 millions de francs ouvert, conformément aux articles 9 de la convention du 22 mai 1869 et 10 de convention du 30 décembre 1875, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

(N° 640)

[6 juillet 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter par la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée sur le réseau algérien.

DÉCRET du Président de la République française portant :

Art. 1er. — Est et demeure approuvé le tarif ci-annexé pour la perception des droits de péage au bac de Kernevel, en rade de Lorient, commune de Plœmeur (Morbihan).

Art. 2. — Sont exempts des droits de péage les administrateurs, magistrats, fonctionnaires publics et les divers agents, tels qu'ils sont désignés audit tarif et qui, aux termes du cahier des charges de l'adjudication desdits droits, sont affranchis de toute obligation à cet égard.

Tarif des droits de péage à percevoir au bac de Kernevel, en rade de Lorient, commune de Plœmeur.

Art. 1er. — Pour le passage d'une personne non chargée ou chargée d'un poids de 5 myriagrammes et au-dessous. 0f,10

Le batelier ne pourra être contraint à passer que lorsque les passagers lui assureront une recette au moins égale à ce qui est dû, d'après le tarif, pour six personnes à pied.

Pour denrées ou marchandises d'un poids de 5 myriagrammes. . . . 0 05

Pour chaque myriagramme excédant, 0f,02. . . . . 0 02

Nota. Le chargeur déclarera le poids, qui pourra être vérifié par le passeur.

Pour le passage d'un cheval ou mulet avec son cavalier, valise comprise. 1 00

Pour le passage d'un cheval ou mulet. 0 90

Pour le passage d'un âne chargé ou d'une ânesse. 0 20

Par bœuf ou vache. 0 75

Par veau ou porc. 0 25

Pour un mouton, brebis, bouc, chèvre, cochon de lait, chien, et par chaque paire d'oies ou dindons, et autres animaux de basse-cour. 0 10

Lorsque les moutons, brebis, boucs, chèvres, cochons de lait, paires d'oies ou de dindons, et autres animaux de basse-cour, seront au-dessus de 50, le droit sera diminué d'un quart.

Les conducteurs de chevaux, mulets, ânes, bœufs, payeront. 0 10

S'il n'existe pas de passe-cheval, le batelier ne pourra être contraint à passer isolément, dans le bac, les chevaux, mulets, bœufs et autres animaux compris dans cette section que lorsque les conducteurs lui assureront au moins une recette de. 1 00

Le Préfet déterminera le maximum de la charge ou du nombre de personnes que les bacs et bateaux pourront recevoir.

Le passage sera interdit quand les eaux surmonteront la partie peinte en rouge du poteau de hauteur, quand elles charrieront de forts glaçons et dans les temps de débâcle.

Les bacs et bateaux ne pourront jamais être chargés au delà du poids qui les ferait enfoncer jusqu'aux lignes de flottaison tracées en rouge sur leurs flancs.

Art. 2. — Exemption d'usage :

r. — Sont approuvés les travaux à exécuter par la com-
es chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne
ablissement d'une voie de marchandises et d'
à la station de Saint-Pierre d'Aurillac (ligne de
conformément au projet présenté le 24 novem
détail estimatif montant à 20 608 francs.
penses faites pour l'exécution de ce projet se
le compte de 57 millions de francs ouvert, com
s 9 de la convention du 14 décembre 1875, po
entaires de l'ancien réseau, jusqu'à concur
qui seront définitivement reconnues devoir êt
mpte.

. . . . . .

(N° 643)

[11 juillet 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

. . . . . .

Vu les rapports de l'Inspecteur général et des Ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et les avis du Conseil général des Ponts et Chaussées des 14 décembre 1881, 22 février et 19 avril 1882;

La section des travaux publics, de l'agriculture et du commerce du Conseil d'État entendue,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien réseau par la compagnie des chemins fers de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément au projet suivant :

LIGNE DE DIJON A BELFORT ET DE PARIS A LYON.

Projet de construction d'un nouveau dépôt de machines à la gare de Besançon, présenté le 5 juillet 1881, avec un détail estimatif rectifié le 20 mars 1882 et montant, pour la part afférente à l'ancien réseau, à. 755 400f,00

Les dépenses faites pour l'exécution de ce projet seront imputées sur le compte de 192 millions de francs ouvert, conformément à l'article 8 de la convention du 3 juillet 1875, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . . . .

(N° 644)

[11 juillet 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

(N° 643)

[11 juillet 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

. . . . . .

Vu les rapports de l'Inspecteur général et des Ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et les avis du Conseil général des Ponts et Chaussées des 14 décembre 1881, 22 février et 19 avril 1882;

La section des travaux publics, de l'agriculture et du commerce du Conseil d'État entendue,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien réseau par la compagnie des chemins fers de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément au projet suivant :

LIGNE DE DIJON A BELFORT ET DE PARIS A LYON.

Projet de construction d'un nouveau dépôt de machines à la gare de Besançon, présenté le 5 juillet 1881, avec un détail estimatif rectifié le 20 mars 1882 et montant, pour la part afférente à l'ancien réseau, à. 755 400f,00

Les dépenses faites pour l'exécution de ce projet seront imputées sur le compte de 192 millions de francs ouvert, conformément à l'article 8 de la convention du 3 juillet 1875, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . . . .

(N° 644)

[11 juillet 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

. . . . . .

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour que divers travaux à exécuter sur son ancien réseau soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations desdites conventions, et notamment de l'article 8 de la convention du 3 juillet 1875;

Vu les rapports de l'Inspecteur général et des Ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et les avis du conseil général des Ponts et Chaussées des 19 et 26 avril et 3 mai 1882;

La section des travaux publics, de l'agriculture et du commerce du Conseil d'État entendue,

Décrète :

Art. Ier. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien réseau par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE PARIS A LYON.

Projet de construction d'une annexe à l'abri des voyageurs, à la gare de Darcey, présenté le 11 mars 1882, avec un détail estimatif montant à. 1 700f,00

Projet d'établissement d'une voie de garage paire à la gare de Blaisy-Bas, présenté le 6 mars 1882, avec un détail estimatif montant à 9 500 00

LIGNE DE LYON A AVIGNON

Projet de modifications diverses à exécuter à la gare de Vienne, présenté le 25 février 1882, avec un détail estimatif montant à. 22 500 00

Projet d'établissement d'une communication 1-2 au point 604k, entre les gares de Tain et de la Roche-de-Glun, présenté le 23 février 1882, avec un détail estimatif montant à. 4 000 00

LIGNE D'AVIGNON A MARSEILLE.

Projet d'asphaltage de trottoirs à la gare de Marseille-Saint-Charles, présenté le 15 mars 1882, avec un détail estimatif montant à. 11 200 00

LIGNE DE GRAY A AUXONNE.

Projet d'agrandissement de la cour des marchandises, d'allon-

ment à l'article 8 de la convention du 3 juillet 1875, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . . . .

(N° 646)

[11 juillet 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Le Président de la République française,

. . . . . .

Vu le projet présenté et la demande faite par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour que les travaux du raccordement, à Longvic, des lignes de Paris à Lyon et de Dijon à Belfort, et d'installation d'un parc de concentration militaire pour soixante-trois machines à la bifurcation des lignes de Belfort et d'Is-sur-Tille, à exécuter sur son réseau, soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations desdites conventions, et notamment de la convention du 3 juillet 1875;

Vu le rapport de l'Inspecteur général et des Ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la Méditerranée, et l'avis du Conseil général des Ponts et Chaussées du 10 mai 1882;

La section des travaux publics, de l'agriculture et du commerce du Conseil d'État entendue,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien réseau par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément au projet suivant :

LIGNES DE PARIS A LYON ET DE DIJON A BELFORT.

Projet de raccordement, à Longvic, des lignes de Paris à Lyon et de Dijon à Belfort, et d'installation d'un parc de concentration militaire pour soixante-trois machines dans l'angle formé par ledit raccordement et la ligne de Paris à Lyon, projet présenté le 24 mai 1881 et modifié les 20 octobre 1881 et 28 janvier 1882, avec un détail estimatif montant, pour la part afférente à l'ancien réseau, à. 175 062f,50

Les dépenses faites pour l'exécution des travaux indiqués dans le projet dont il s'agit seront imputées sur le compte de 14 millions de francs ouvert, conformément à l'article 6 de la convention du 3 juillet 1875, pour travaux complémentaires du nouveau réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront reconnues disponibles sur le montant dudit compte.

(N° 648)

[11 juillet 1882.]

Établissement d'un port sec à la gare de Châlons-sur-Marne (Marne).

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'établissement d'un port sec à la gare de Châlons-sur-Marne (Marne), sur la ligne d'Orléans à Châlons-sur-Marne, conformément au plan dressé le 7 janvier 1882 et présenté le 17 du même mois par l'Administration des chemins de fer de l'État; ledit plan restera annexé au présent décret.

2° Pour l'expropriation des terrains nécessaires à l'exécution des travaux dont il s'agit, l'Administration des chemins de fer de l'État est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent pour l'État de la loi du 3 mai 1841.

Les expropriations devront être terminées dans un délai de deux ans, au plus tard, à partir de la date du présent décret.

(N° 649)

[11 juillet 1882.]

Construction d'un nouveau dépôt et d'un parc pour machines à la gare de Besançon (Doubs), ligne de Dijon à Belfort.

DÉCRET du Président de la République française portant ce qui suit :

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour la construction d'un nouveau dépôt et d'un parc pour machines

Vu les pièces de l'instruction à laquelle les projets précités ont été soumis, et notamment les avis du Conseil général des Ponts et Chaussées des 19 avril et 10 mai 1882 ;

La section des travaux publics, de l'agriculture et du commerce du Conseil d'État entendue,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de l'Est, conformément au projet suivant :

LIGNE DE PARIS A AVRICOURT.

Projet d'établissement et d'allongement des voies de garage à la station d'Esbly, présenté le 17 février 1882, avec un détail estimatif montant à.	39 000f,00
Projet d'établissement de deux nouvelles voies de garage à la gare de Blainville, présenté le 17 mars 1882, avec un détail estimatif montant à.	76 000 00
ENSEMBLE.	115 000f,00

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte de 40 millions de francs ouvert, conformément à l'article 10 de la convention du 11 juillet 1868, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront reconnues disponibles sur le montant dudit compte.

(N° 652)

[31 juillet 1881.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien et sur le nouveau réseau de la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest.

Le Président de la République française,

. . . . . .

Vu les pièces de l'instruction à laquelle chacun de ces projets a été soumis, et notamment les avis du Conseil général des Ponts et Chaussées des 25 janvier, 26 avril, 10, 17 et 24 mai, 7 et 14 juin 1882, et le rapport de la commission de vérification des comptes de la compagnie des chemins de fer de l'Ouest du 19 mai de la même année ;

La section des travaux publics, du Conseil d'État entendue,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les et son nouveau réseau par la co l'Ouest, conformément aux proje

LIGNE DE PARIS A R

Projet d'établissement, à la gare de M servir les trains spéciaux des course détail estimatif arrêté à. . . . . .

Projet de construction, à la gare d'Ach pour le logement du chef de gare et senté le 15 mars 1882, avec un détail

Projet d'installation de signaux et d'e gares de Meulan, Épône, Pont-de-l' Rouvray, Malaunay et Alvimarc, prés avec un détail estimatif arrêté à. .

LIGNE DE VERS

Projet de reconstruction des quais et ha marchandises et d'établissement de lo à la gare des Matelots, à Versailles, avec un détail estimatif montant à. .

LIGNE DE RE

Projet d'agrandissement de la halle aux n de Châtelaudren, présenté le 22 févr estimatif arrêté à. . . . . .

LIGNE D'ARGENT

Projet d'agrandissement de la halle aux Folligny-la-Haye-Pesnel, présenté le détail estimatif arrêté à. . . . . .

LIGNE DE SERQ

Projet d'extension des aménagements dises à la gare de Brionne, présenté détail estimatif montant à. . . . . .

LIGNE A PARIS A CHERBOURG.

Projet de construction d'un aqueduc au passage à niveau n° 61 dans la tranchée de Montaigu, à Caen, présenté le 13 décembre 1881, avec un détail estimatif arrêté à.	672f,00
ENSEMBLE.	597 172f,00

Les dépenses faites pour l'exécution de ces travaux seront imputées sur le compte de 124 millions de francs ouvert, conformément aux conventions ci-dessus visées, pour travaux complémentaires de premier établissement de l'ancien et du nouveau réseau, jusqu'à concurrence, d'une part, des sommes qui seront reconnues définitivement pouvoir être portées audit compte, d'autre part, des sommes qui seront reconnues disponibles sur le montant du même compte.

(N° 653)

[31 juillet 1882.]

Décret qui approuve diverses dépenses faites sur l'ancien réseau de la Compagnie des Chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne.

Le Président de la République française,

. . . . . .

Vu les demandes faites par la compagnie des chemins de fer du Midi à l'effet d'obtenir que diverses dépenses effectuées sur son ancien réseau soient approuvées par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux dispositions de l'article 9 de la convention du 14 décembre 1875;

Vu les pièces de l'instruction à laquelle ces demandes ont été soumises, et notamment les ávis du Conseil général des Ponts et Chaussées des 22 février et 1er mars 1882;

La section des travaux publics, de l'agriculture et du commerce du Conseil d'Etat entendue,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvées les dépenses effectuées sur son ancien réseau par la compagnie des chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne, savoir :

1° Dépenses faites du 1er janvier 1868 au 31 décembre 1877 pour occupations

DIS, DÉC

s de ballas
e 5 août 1
terrains f
sement de d
s 5 août 1

TOTAL.

imputées
ément à l'article 9 de la convention du
our travaux complémentaires de l'ancien
rence des sommes qui seront définitive-
être portées audit compte.

(N° 654)

[31 juillet 1882.]

ivers travaux à exécuter par la Compagnie u Midi et du Canal latéral à la Garonne.

publique française,

. . . . . .

é et demande faite par la compagnie des
à l'effet d'obtenir que les travaux à exécu-
eau pour l'agrandissement de la halle aux
on de Saint-Laurent Saint-Paul (ligne de
soient approuvés par décret délibéré en
ément aux stipulations des conventions,
le 8 de la convention du 14 décembre 1875;
truction à laquelle ce projet a été soumis,
Conseil général des Ponts et Chaussées du

x publics, de l'agriculture et du commerce
due,

rouvés les travaux à exécuter par la com-
er du Midi et du canal latéral à la Garonne,
t suivant :

DE TOULOUSE A BAYONNE.

la halle aux marchandises à la station de St

Laurent Saint-Paul, présenté le 19 octobre 1881, avec un détail estimatif montant à. 5 360f,00

Les dépenses faites pour l'exécution de ces travaux seront imputées sur le compte de 23 millions de francs ouvert, conformément à l'article 8 de la convention du 14 décembre 1875, pour travaux complémentaires du nouveau réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

(N° 655)

[31 juillet 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter par la Compagnie des Chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne.

Le Président de la République française.

. . . . . .

Vu les projet présenté et demande faite par la compagnie des chemins de fer du Midi, à l'effet d'obtenir que les travaux d'amélioration de l'écoulement des eaux et de préparation de l'emplacement de la seconde voie dans la tranchée de la Capelière, entre les points 434k,180 et 437k,462, de la ligne de Graissessac à Béziers, soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 8 de la convention du 14 décembre 1875;

Vu les pièces de l'instruction à laquelle ce projet a été soumis, et notamment l'avis du Conseil général des Ponts et Chaussées du 15 mars 1882;

La section des travaux publics, de l'agriculture et du commerce du Conseil d'État entendue,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne pour l'amélioration de l'écoulement des eaux et la préparation de l'emplacement de la seconde voie dans la tranchée de la Capelière (ligne de Graissessac à Béziers), conformément au projet présenté le 27 octobre 1881, avec un détail estimatif montant à 702 740 francs.

Les dépenses faites pour l'exécution de ce projet seront impu-

(N° 657)

[2 août 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur le nouveau réseau. de la Compagnie des Chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne.

Le Président de la République française,

. . . . . .

Vu les projet présenté et demande faite par la compagnie des chemins de fer du Midi à l'effet d'obtenir que divers travaux projetés sur son nouveau réseau pour l'agrandissement de la gare des marchandises de Bayonne soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 8 de la convention du 14 décembre 1875 ;

Vu les pièces de l'instruction à laquelle ce projet a été soumis, et notamment l'avis du Conseil général des Ponts et Chaussées, du 29 mars 1882.

La section des travaux publics, de l'agriculture et du commerce du Conseil d'État entendue,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son nouveau réseau par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, conformément au projet suivant :

LIGNES DE BAYONNE A IRUN ET DE TOULOUSE A BAYONNE.

Projet d'agrandissement de la gare des marchandises de Bayonne, présenté le 10 août 1881, avec un détail estimatif montant, pour la part afférente au nouveau réseau, à. 725 351f,74

Les dépenses faites pour l'exécution de ce projet seront mputées sur le compte de 23 millions de francs ouvert, conformément à l'article 8 de la convention du 14 décembre 1875, pour travaux complémentaires du nouveau réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

époq
Rhó
aux.

1 Mi
1 da
men
t lo
ant l
iin, (
des
ce t
dat
n pa
Rhó
, et
ar a
éser
t Pu
min
les
22
ion
t les
en C
in t
avar
e mo
une
me
des
e d

ent

, p. (

Art. 1er. — La subvention susmentionnée de 75 000 francs, sera payée en deux termes semestriels égaux, les 15 juillet 1882 et 15 janvier 1883, sous la réserve que le département du Rhône aura produit les justifications qui lui sont imposées par le décret précité.

. . . . . .

(N° 659)

[2 août 1882.]

Décret qui fixe les époques de payement de la subvention allouée au département de l'Ain pour la construction du chemin de fer de Trévoux à Sathonay.

Le Président de la République française,

Vu le décret, en date du 1er août 1874 (*), déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de l'Ain, d'un chemin de fer d'intérêt local de Trévoux à la limite du Rhône, vers Sathonay et autorisant le département de l'Ain à pourvoir à l'exécution de ce chemin, conformément au traité passé le 12 mai 1873 avec la compagnie des chemins de fer du Rhône et au cahier des charges annexé à ce traité ;

Vu le décret, en date du 22 décembre 1879 (**), approuvant une nouvelle convention passée le 24 avril 1879 avec la compagnie des chemins de fer du Rhône, ainsi que le cahier des charges annexé à ladite convention, et allouant au département de l'Ain sur les fonds du Trésor, par application de l'article 5 de la loi du 12 juillet 1865 et sous la réserve de l'inscription préalable d'un crédit au budget des Travaux Publics, une subvention de 100 000 francs pour l'exécution du chemin de fer dont il s'agit ;

Vu, notamment les paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 3 du décret ci-dessus visé du 22 décembre 1879, qui sont ainsi conçus :

« Cette subvention sera versée en termes semestriels égaux, « dont le nombre et les époques seront fixés ultérieurement par « un décret délibéré en Conseil d'État.

« Toutefois, aucun terme ne pourra être versé dans les caisses « du département avant que celui-ci ait justifié qu'il a payé pour « les travaux, sur le montant de la subvention allouée sur les « fonds départementaux, une somme double de la somme à per- « cevoir.

(*-**) *Annales* 1875, p. 658. et 1880, p. 695.

LIGNE DE BORDEAUX A BAYONNE.

Projet d'agrandissement de la gare des marchandises de Bayonne, présenté le 11 août 1881, avec un détail estimatif montant, pour la part afférente à l'ancien réseau, à.	362 675f,86
TOTAL.	564 803f,86

Les dépenses faites pour l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte de 57 millions de francs ouvert, conformément à l'article 9 de la convention du 14 décembre 1875, pour travaux complémentaires de l'ancien réseau, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

. . . . . .

(N° 661)

[10 août 1882.]

Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la Compagnie du Chemin de fer du Nord.

Le Président de la République française,

. . . . . .

Vu les projets présentés et demandes faites par la compagnie du chemin de fer du Nord pour que divers travaux à exécuter sur son ancien réseau soient approuvés par décret délibéré en Conseil d'État, conformément aux stipulations des conventions, et notamment de l'article 9 de la convention du 22 mai 1869 et de l'article 10 de la convention du 30 décembre 1875 ;

Vu les rapports de l'Inspecteur général et des Ingénieurs chargés du contrôle de l'exploitation du réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord et les avis du Conseil général des Ponts et Chaussées des 17 mai et 21 juin 1882 ;

La section des travaux publics, de l'agriculture et du commerce du Conseil d'État entendue,

Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés les travaux à exécuter sur son ancien réseau par la compagnie du chemin de fer du Nord, conformément aux projets suivants :

LIGNE DE (

e raccordement de la fabr
Jaunez et Cie, avec la
de voies y relatives, prés
ant, pour la dépense à la

LIGNE DI

d'établissement d'une hal
embranchements particul
un détail estimatif monta
compagnie, à. . . . . .
T

dépenses faites pour l'
compte de 200 millio
s 9 de la convention
décembre 1875, pou
, jusqu'à concurrenc
ues devoir être port

CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES.

(N° 662)

[7 novembre 1882.]

Publicité à donner aux adjudications de travaux publics. — Travaux métalliques; communication des pièces des projets.

Monsieur le Préfet, par diverses circulaires, et notamment par celles en date du 7 novembre 1874 et du 11 août 1880 (*), l'Administration a arrêté les mesures à prendre pour assurer la publicité à donner aux adjudications du service des Ponts et Chaussées.

Ayant eu, à plusieurs reprises, l'occasion de constater que ces instructions n'étaient exécutées, dans certains départements, que d'une façon tout à fait incomplète et que, dans quelques autres même, elles paraissaient avoir été complètement perdues de vue, je crois devoir, aussi bien dans l'intérêt du public que dans celui de l'État, vous en rappeler les principales dispositions, en y ajoutant quelques explications sur la manière de les interpréter.

Circulaire du 7 novembre 1874. — D'après les termes mêmes de cette circulaire, les adjudications doivent être nécessairement insérées;

1° Celles de 30 000 francs et au-dessus, dans le *Journal officiel;*

2 Celles de 10 000 francs et au-dessus, dans le *Journal des Travaux Publics;*

3° Enfin, toutes les adjudications, quel que soit leur chiffre, doivent être publiées également par les journaux de la localité ou du département.

Pour cette dernière catégorie, c'est à l'autorité préfectorale qu'il appartient d'assurer la publicité par la voie de l'affichage et, en même temps, au moyen d'annonces insérées dans les journaux du département. J'ai lieu de supposer que cette formalité est convenablement remplie.

Mais la transmission des avis aux journaux de la capitale se fait moins régulièrement, et je tiens à appeler sur ce point important, Monsieur le Préfet, toute votre attention.

Je dois d'abord vous rappeler que l'Administration centrale est chargée seule du soin de préparer les insertions au *Journal officiel*

(*) *Ann.* 1880, p. 991.

tion supérieure avant l'affichage ou, tout au moins, en même temps que cette formalité.

Enfin, la circulaire du 11 août 1880 n'ayant pas fixé le chiffre à partir duquel les dossiers devaient être adressés au Ministère, des hésitations se sont produites et j'ai dû réclamer ces envois à quelques-uns de vos collègues, qui n'ont pu souvent me les faire parvenir en temps utile.

Il m'a paru indispensable de déterminer, d'une façon précise, les cas dans lesquels cette transmission doit avoir lieu, et j'ai décidé que la mesure s'appliquerait, désormais, aux projets de 20000 francs et au-dessus.

Je vous prie, Monsieur le Préfet, de vouloir bien veiller à la stricte exécution des prescriptions contenues dans la présente circulaire, dont j'adresse, d'ailleurs, une ampliation à Messieurs les Ingénieurs.

Recevez, Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considération a plus distinguée.

Le Ministre des Travaux Publics,

CH. HÉRISSON.

(N° 663)

[21 novembre 1882.]

Marchés de gré à gré.

Monsieur le Préfet, en attendant que l'étude à laquelle est soumise la revision du décret du 31 mai 1862 sur la comptabilité publique soit terminée, mon prédécesseur a, dans une circulaire en date du 1er juin 1880, n° 20, donné des instructions sur la portée et l'application de l'article 69, § 5, et de l'article 71 de ce décret, relatifs aux marchés de gré à gré et aux adjudications restreintes.

Aux termes de la circulaire précitée, les adjudications restreintes sont divisées en deux catégories :

Les unes ont lieu sur des projets complètement définis à l'avance et contenant une évaluation de la dépense. A ces adjudications ne sont admis que des entrepreneurs portés sur une liste arrêtée par le Ministre. Ce mode de procéder n'a donné lieu jusqu'à ce jour à aucun incident.

Les autres adjudications restreintes sont plutôt, en réalité, un

'ert sur un simple
d'étudier et de pr
ıt à la fois sur le
nti par les concur
st prononcée en
le mieux répondı
ıditions de prix ne
second lieu.
rrivé que la valeu
été contestée par le soumissionnaire lui-même, parce
l'Administration ayant laissé s'écouler six mois avant
ɔnnaître que ses propositions étaient acceptées, il ne
ɔlus dans les mêmes conditions qu'au moment ou il
gagement d'exécuter à forfait, moyennant un certain
t qu'il lui avait présenté. Cette réclamation a dû être

viter le retour de semblables difficultés, j'ai décidé
le programme des entreprises qui feront l'objet d'un
ns les conditions que je viens de rappeler, devra
tenir une clause, que je me réserve d'approuver,
pour chaque cas particulier, le délai pendant lequel
nnaires s'engageront à exécuter leur marché, confor-
stipulations dudit programme et aux prix fixés dans
ɔn, quelles que soient les circonstances intervenues.
mpliation de la présente circulaire à Messieurs les

Monsieur le Préfet, l'assurance de ma considératio
ée.

Le Ministre des Travaux Publics,
Ch. HÉRISSON.

(N° 664)

PERSONNEL.

(Novembre 1882.)

I. — INGÉNIEURS.

1° DÉCORATION.

Décret 7 novembre 1882. — M. **Becquerel**, ingénieur ordinaire de 2e classe est nommé chevalier de l'Ordre National de la Légion d'Honneur (sur la proposition du Ministre des Postes et des Télégraphes).

2° PROMOTIONS.

Décret 30 *octobre*. — Sont nommés ingénieurs en chef de 2e classe au corps des Ponts et Chaussées, pour prendre rang à dater du 1er novembre 1882, les ingénieurs ordinaires de 1re classe, dont les noms suivent :

MM. **Schérer** (Jacques-Georges-Louis).
Peslin (Hippolyte-Louis-Léon).
Jullien (Joseph-Ernest).
Krafft (François-Michel-Victor-Léon).
Polony (Victor-Marie-Édouard-Ernest).
Choron (Louis-Lucien-François-Denis).
Chardard (Charles-Georges).
Pugens (Jean-Baptiste-Félix-Marie-Georges).
Martin (Jean-Félix).
Thânneur (Anatole-Eugène).
Thiébaut (Georges-Alexandre).
Gariel (Marie-Charles).
Hétier (Anatole-Edmond).
Lax (Jules).
Bartet (Ernest-Gustave).

ordinaire du Tarn, est chargé, le dans même département, de l'intérim du service ordinaire de l'arrondissement d'Albi, en remplacement de M. **Carriol**, démissionnaire.

30 *octobre*. — M. **Bouvaist**, ingénieur ordinaire de 1re classe chargé, à la résidence de Vesoul, du 3e arrondissement du service de la navigation de la Saône et du 4e arrondissement (2e section) du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est, du 2e arrondissement et de l'intérim du 3e arrondissement du service des études du canal de l'Allan à la Saône, est chargé, à la résidence de Besançon, de l'arrondissement Nord du service du canal du Rhône au Rhin, en remplacement de M. **Travelet**.

31 *octobre*. — M. **Vital-Biraben**, ingénieur ordinaire de 2e classe, chargé, dans le département de la Manche, à la résidence de Grandville, du service ordinaire et maritime de l'arrondissement de l'Ouest et du 2e arrondissement du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **de la Tribonnière**, est chargé, à la résidence de Pau, du 2e arrondissement (lignes de Saint-Sever à Pau, de Saint-Martin Autevielle à Mauléon, de Puyôo à Saint-Palais et de Vic-en-Bigorre à la ligne de Saint-Sever à Pau) du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Lemoyne**, en remplacement de M. **Maurer**.

Idem. — M. **Weiss**, ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché, à la résidence de Paris, au service des études et travaux du chemin de fer de Paris à Auneau et au contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest (3e section), est attaché en outre au service des études et travaux du chemin de fer de ceinture de Paris (rive gauche), en remplacement de M. **Lax**.

6 *novembre*. — M. **Rocque**, conducteur de 2e classe, attaché, dans le département de la Haute-Savoie, au service des études et travaux du chemin de fer d'Albertville à Annecy, est chargé, dans le département du Var, du service ordinaire de l'arrondissement de Brignoles, en remplacement de M. **Humbert**, précédemment appelé à une autre destination.

Il remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

9 *novembre*. — M. **le Terrien**, conducteur de 2e classe, attaché au service d'études et travaux de chemin de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Fénoux**, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Châteaulin et attaché en outre au service maritime du département du Finistère et à la 2e section du service du canal de Nantes à Brest, en remplacement de M. Perrenez, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

es fonctions d'ing
— M. Dinet, ing
, de Cherbourg
'anche, est charg
al des Ponts et
mis, sur sa dema
. — Un nouvel ar
Chaussées est cré
ran, à la résiden
tra les divers ser
.-Bel-Abbès.
ducteur de 1re c
est chargé de l'
fonctions d'ingé
atre nouveaux ar
Chaussées sont c
d'Alger, aux rési
de Tizi-Ouzou.
iront respectiven
es districts d'Orl
ou.

conducteur principal au service ordinaire du départ-
, est chargé de l'arrondissement d'Orléansville.
onducteur principal au service ordinaire du départ-
, est chargé de l'arrondissement de Boufarik.
, conducteur de 1re classe au service ordinaire du
'Alger, est chargé de l'arrondissement de Milianah.
conducteur de 2e classe au service ordinaire du dé-
lger, est chargé de l'arrondissement de Tizi-Ouzou.
eurs rempliront les fonctions d'ingénieur ordinaire.
nouvel arrondissement d'ingénieur ordinaire des
ssées est créé dans le service ordinaire de la circon-
onstantine à la résidence de Batna.
ra les divers services qui forment actuellement le
na.
conducteur de 1re classe au service ordinaire de la
de Constantine, est chargé de l'arrondissement de

es fonctions d'ingénieur ordinaire.
e 1882. — Un nouvel arrondissement d'ingénieur
Ponts et Chaussées est créé dans le service ordinaire
iption de Philippeville, à la résidence de Philippeville.

Il comprendra les divers services qui forment actuellement le district de Philippeville.

M. Beltcaguy, conducteur de 2e classe au service ordinaire de la circonscription de Philippeville, est chargé de l'arrondissement de Philippeville. Il remplira les fonctions d'ingénieur ordinaire.

14 *novembre*. — **M. Pugens**, ingénieur en chef de 2e classe chargé, à dater du 1er novembre, du service ordinaire du département de l'Aveyron et d'un service de contrôle de travaux de chemins de fer, reste attaché provisoirement, sous les ordres de M. l'inspecteur général honoraire **Decomble**, au service d'études et travaux des chemins de fer de la traversée des Pyrénées centrales de Bareges, de Cauterets et de la Raillère, auquel il était précédemment attaché à la résidence de Toulouse.

Idem. — **M. Hoffre**, ingénieur ordinaire de 3e classe chargé, dans le département de l'Aude, du service ordinaire hydraulique et maritime de l'arrondissement de Narbonne, est chargé, à la résidence de Toulouse, du 1er arrondissement (lignes de Montauban à Castres, section de Montauban à Saint-Jean de Rives; de ceinture de Toulouse à Castelsarrazin à Lombez) du service d'études et travaux de chemins de fer, confié à M. l'ingénieur en chef **Bauby** en remplacement de **M. Pugens**, appelé à d'autres fonctions.

Idem. — **M. Goupil**, ingénieur ordinaire de 2e classe chargé, dans le département de Maine-et-Loire, à la résidence d'Angers, du service ordinaire de l'arrondissement du Nord et attaché au service de la navigation de la Mayenne, de la Sarthe de la Maine et affluents, au contrôle de l'exploitation du réseau d'Orléans (3e section — 4e arrondissement) et aux services d'études et travaux de chemins de fer respectivement confiés à MM. les ingénieurs en chef **Loche** (3e arrondissement) et **de Ponton d'Amécourt** (1er arrondissement), est attaché, à la résidence de Corbeil, aux services ci-après désignés, en remplacement de **M. Guiard**, appelé à une autre destination, savoir :

1° Service ordinaire du département de Seine-et-Oise, arrondissement du sud-est;

2° Service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Cabarrus** [ligne de la limite des départements de Seine-et-Oise et d'Eure-et-Loir près Auneau à ou près Etampes (2e section)];

3° Contrôle des travaux du chemin de fer de ceinture autour de Paris.

16 *novembre*. — Le service du contrôle des travaux de chemin de fer de Sillé-le-Guillaume à la Hutte est supprimé.

Les archives de ce service seront
tion des chemins de fer de l'Oue
17 *novembre*. — M. **Vidalot**, ingé
hargé du service ordinaire du dé
1 contrôle de l'exploitation du ca
1 service d'études et travaux 1
assins de l'Ariège, de l'Arize et
la première section du mêm
. **Salles**, précédemment admis
aite.

21 *novembre*. — M. **Gouton**, ing
taché, à la résidence de Montargis, au service d'études et travaux
chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Lethier**, est
hargé, à la résidence de Cherbourg, du service maritime du
épartement de la Manche, en remplacement de M. **Dinet**, appelé
une autre destination.

Il remplira les fonctions d'ingénieur en chef.

25 *novembre* Le service spécial d'études et travaux des chemins
fer de la Corse actuellement confié à M. **Dubois**, ingénieur en
hef de 2e classe à Ajaccio, est supprimé. Il est réuni aux attribu-
ons de M. **Margerid**, ingénieur en chef de 2e classe chargé du
rvice ordinaire (même département).

Idem. — M. **Dubois**, ingénieur en chef de 2e classe, chargé, à
résidence d'Ajaccio, du service d'études et travaux des chemins
fer de la Corse, est mis en disponibilité pour défaut d'emploi à
artir du 1er décembre 1882.

A dater du 1er janvier 1883, M. **Dubois** sera chargé du service
rdinaire du département de la Creuse, en remplacement de
. **Mondelet**, précédemment admis à la retraite.

Idem. — M. **Drouet**, ingénieur ordinaire de 2e classe, chargé, à la
ésidence de Niort, du 3e arrondissement du service d'études et
avaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Prompt**,
st chargé, dans le département de la Charente-Inférieure, du ser-
ce ordinaire et du service maritime de l'arrondissement de la
ochelle et du 4e arrondissement (ligne de Surgères à Marans et
mbranchement du port de Marans) du service d'études et tra-
aux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Hétier**, en
emplacement de M. **Bonneau**, mis en congé renouvelable.

25 *novembre*. — M. **Jundt**, ingénieur en chef de 1re classe cesse
'être attaché au service du contrôle des travaux du chemin de
er de Gray à Is-sous-Tille.

Idem. — M. de **Thélin**, ingénieur ordinaire de 1re classe, charge,

dans le département de Vaucluse, du service ordinaire de l'arrondissement d'Avignon, du 4e arrondissement du service de la navigation du Rhône, du 2e arrondissement du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Bouvier** et du 3e arrondissement de la 3e section du service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, est chargé en outre de l'intérim du 3e arrondissement d'ingénieur ordinaire des mines de la même section, vacant par suite du départ de M. **Tauzin**.

23 *novembre*. — M. **Lefort**, ingénieur ordinaire de 3e classe, chargé dans le département de Meurthe et Moselle, à la résidence de Longuyon, du 2e arrondissement du service des études du canal de la Chiers, est chargé, à la résidence de Sedan, du 1er arrondissement du même service (traversée des départements des Ardennes et de la Meuse.)

Idem. — M. **Hausser**, conducteur de 1re classe faisant fonctions d'ingénieur ordinaire chargé, à la résidence de Vesoul, du 1er arrondissement du service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Pugnière** et du 2e arrondissement des 4e et 5e sections du canal de l'Est, est chargé, dans le département de Meurthe-et Moselle, à la résidence de Longuyon, du 2e arrondissement du service des études du canal de la Chiers, en remplacement de M. **Lefort**.

M. **Hausser** continuera de remplir les fonctions d'ingénieur ordinaire.

25 *novembre*. — Le chemin de fer stratégique de Neufchâteau à Barisey la Côte est distrait des attributions de **M. Thanneur**, ingénieur en chef de 2e classe à Nancy, et rattaché au service d'études et travaux de chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Holtz**, ingénieur en chef à la même résidence.

26 *novembre*. — Le service des études et travaux compris dans les nouvelles attributions de M. **Goupil**, ingénieur ordinaire de 2e classe, est constitué comme il suit :

Ligne de la limite des départemonts de Seine-et-Oise et d'Eure-et-Loir près Auneau, à Melun, par ou près Etampes :

1re section. — De la limite des départements de Seine-et-Oise et d'Eure-et-Loir à Etampes.

M. **Rousseau**, ingénieur en chef à Versailles.

2e section. — D'Etampes à Melun.

M. **Cabarrus**, ingénieur en chef à Versailles.

28 *novembre*. — Le service du contrôle des travaux du chemin de fer de Gravelines à Watten est supprimé.

Les archives de ce service seront réun
ploitation des chemins de fer du Nord.

29 *novembre.* — **M. Harlé**, ingénieur
attaché à la résidence de Lure, aux servic
de chemins de fer confiés à MM. les ing
Antoine, et au service des études et trav
la Saône, est chargé en outre du 4e arron
section du contrôle de l'exploitation de
vacant par suite du départ de **M. Bouvai**

II. — CONDUCTEU

1° NOMINATIONS.

Sont nommés conducteurs de 4e class
admissibles, savoir :

23 *octobre* 1882. — **M. Bourau**, Jura, service du chemin de fer de Lons-le-Saulnier à Champagnole, etc.

27 *octobre.* — **M. Mével**, Côtes-du-Nord, service des études et travaux des chemins de fer du centre de la Bretagne.

Idem. — **M. Allovon**, Drôme, service des études et travaux de chemin de fer de Nyons à Pierrelatte.

31 *octobre.* — **M. Marandet**, Saône-et-Loire, service des étude et travaux du chemin de fer de Châlon à Roanne.

4 *novembre.* — **MM. Bouf, Roy, Vogin**, Vosges, service du cana de Dombasle à Saint-Dié.

Idem. — **M. Dussarté**, Lot-et-Garonne, service ordinaire.

9 *novembre.* — **Lebas**, Seine-Inférieure, service ordinaire.

Idem. — **M. Verger**, service municipal de la Ville de Paris.

Idem. — **Gérald**, Indre, service ordinaire.

14 *novembre.* — **M. Venet**, Loire, service des études et travaux du chemin de fer de Firminy à Annonay et du Pertuiset à Saint-Just.

22 *novembre.* — **M. Maillard**, Sarthe, service ordinaire.

Idem. — **M. Carreau**, Maine-et-Loire, service de la navigation de la Loire.

2° AVANCEMENT.

23 *octobre* 1882. — **M. Darquey**, conducteur de 4e classe, en

congé sans traitement, est remis en activité et élevé à la 3e classe de son grade.

3° SERVICES DETACHÉS.

27 *octobre*. — M. **Rigal**, conducteur de 4e classe au service ordinaire du département d'Oran est autorisé à entrer au service de l'administration des chemins de fer de l'État en qualité de conducteur des travaux de la voie et des bâtiments.

Il est considéré comme étant en service détaché.

31 *octobre*. — M. **Vandevelde**, conducteur de 3e classe, démissionnaire, est réintégré dans son ancien grade.

Il conserve ses fonctions actuelles d'argent voyer principal au service vicinal du département du Nord.

Il est considéré comme étant en service détaché.

9 *novembre*. — M. **Verger**, conducteur de 4e classe, attaché au service municipal de la Ville de Paris, est considéré comme étant en service détaché.

11 *novembre*. — M. **Dewaële**, conducteur de 1re classe dans le département de la Seine, au service de la 1re section du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, est autorisé à accepter les fonctions d'ingénieur-voyer de la ville du Havre.

Il est placé dans la situation de service détaché.

Idem. — M. **Enaudeau**, conducteur de 4e classe au service des études et travaux des chemins de fer d'Avranches à Domfront, Fougères à Vire etc., dans le département de la Mayenne, est mis à la disposition du Ministre de la Marine et des Colonies pour être employé au service des travaux publics du Sénégal.

Il est considéré comme étant service détaché.

16 *novembre*. — M. **Demoulin**, conducteur de 4e classe, au service de la construction des chemins de fer de la Corse, est mis à la disposition de l'administration départementale de la Corse pour être chargé de la rédaction des projets et de la direction des travaux de construction de maisons d'école.

Il est placé dans la situation de service détaché.

4° CONGÉS.

31 *octobre*. — M. **L'Hermitte**, conducteur de 3e classe au service ordinaire de Maine-et-Loire et accessoirement au service des études et travaux des chemins de fer de Nantes à Segré, est mis en congé d'un an pour raisons de santé.

9 *novembre*. — M. **Coupey**, conducteur de 2e classe, en congé

sans traitement jusqu'au 30 avril 1882, est maintenu définitivement dans cette situation.

5° CONGÉ RENOUVELABLE.

27 *octobre*. — M. **Sagols**, conducteur de 2e classe dans le département des Pyrénées-Orientales au service des études et travaux des chemins de fer d'Elne à Arles-sur-Tech, etc, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable et autorisé à entrer au service des syndicats des travaux d'arrosage de la vallée du Tech, et du syndicat de défense contre le phylloxéra.

6° DISPONIBILITÉ.

17 *novembre*. — M. **Dombrowski**, conducteur de 2e classe au service ordinaire de la Corrèze, mis en congé sans traitement à dater du 1er avril 1882, est placé dans la situation de disponibilité avec demi-traitement pour raisons de santé.

7° DÉMISSIONS.

11 *novembre*. — Est acceptée la démission de M. **Billion**, conducteur de 4e classe attaché au service ordinaire du département de Loir-et-Cher.

17 *novembre*. — Est acceptée la démission de M. **Pagé**, conducteur de 4e classe dans le département du Lot au service des études et travaux des chemins de fer de Montauban à Brives.

8° RETRAITES.

	Date d'exécution
M. **Doucet**, conducteur de 2e classe au service ordinaire de la Sarthe.	16 juin 1882.
M. **Huet**, conducteur de 1re classe en retrait d'emploi.	1er octobre 1882.
M. **Capifali**, conducteur principal au service ordinaire de la Corse	Idem.
M. **le Roy**, conducteur de 1re classe au service ordinaire du Morbihan.	1er novembre 1882.
M. **Rousselot**, conducteur de 1re classe dans le département de Saône-et-Loire au service de la navigation de la Saône.	Idem.
M. **Riffler**, conducteur principal au service ordinaire de l'Allier.	1er janvier 1883.

9° DÉCÈS.

	Date du décès.
M. **Cornot**, conducteur de 3e classe au service ordinaire du département de la Loire-Inférieure et attaché en outre au contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'État (1re section).	28 août 1882.
M. **Marnef**, conducteur de 2e classe au service de construction des chemins de fer confié à M. l'ingénieur en chef **Boreux**, dans le département du Calvados.	4 octobre 1882.
M. **Mariette**, conducteur de 1re classe au service ordinaire de la Loire-Inférieure.	18 octobre 1882.
M. **François**, conducteur principal dans le département du Loiret au service des chemins de fer de Bourges à Gien et d'Argent à Baune-la Rolande.	19 octobre 1882.
M. **Girard**, conducteur de 1re classe au service ordinaire du territoire de Belfort.	31 octobre 1882.

10° DÉCISIONS DIVERSES.

21 *octobre*. — M. **Dellestable**, conducteur de 2e classe au service ordinaire de la Creuse, passe, dans le département de la Drôme, au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Éloi à Pauniat.

23 *octobre*. — Est rapportée la décision du 21 août par laquelle M. **Grandidier**, conducteur de 4e classe, a été mis à la disposition du Ministre de la Marine et des Colonies pour être employé en Cochinchine.

M. **Grandidier** est attaché au service ordinaire de Meurthe-et-Moselle et conserve d'ailleurs ses attributions actuelles au service des études et travaux du chemin de fer de Baccarat à Badonviller.

Idem. — M. **Duron**, conducteur de 2e classe au service ordinaire de la Creuse, passe au service des études et travaux des chemins de fer de Vieilleville à Bourganeuf et de Saint-Sébastien à Guéret, même département.

Idem. — M. **Fichet**, conducteur de 4e classe au service ordinaire de la Sarthe, passe au service ordinaire du département de la Vendée.

Idem. — M. **Hamel**, conducteur de 4e classe dans le département des Deux-Sèvres au service des chemins de fer de Saint-Jean

d'Angély à Niort, etc., passe, dans le département de la Seine, au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'État.

27 *octobre*. — M. **Sève**, conducteur de 1re classe au service ordinaire de la Drôme, passe dans le département du Jura au service des études et travaux des chemins de fer de Lons-le-Saulnier à Champagnole, etc.

30 *octobre*. — M. **Bertrand**, conducteur de 4e classe, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de l'Oise.

Idem. — M. **Pascal**, conducteur de 4e classe détaché auprès du Ministère de la Marine et des Colonies pour occuper l'emploi de chef du service des travaux publics à l'île Mayotte, est remis, sur sa demande, à la disposition de l'Administration des Travaux Publics. Il est attaché, dans le département du Gers, au service des études et travaux des chemins de fer d'Auch à Lannemezan, de Bazas à Auch, etc.

31 *octobre*. — M. **Camy**, conducteur de 3e classe dans le département des Basses-Pyrénées au service des études et travaux du chemin de fer de Puyôo à Saint-Palais, passe au service ordinaire (même département).

Idem. — M. **Charbonnel**, conducteur de 3e classe dans le département d'Ille-et-Vilaine au service de la ligne de Mayenne à Fougères, est nommé élève externe à l'École des Ponts et Chaussées.

Idem. — M. **Pénigue**l, conducteur de 3e classe au service ordinaire du département d'Ille-et-Vilaine, est nommé élève externe à l'École des Ponts et Chaussées.

Idem. — M. **Métour**, conducteur de 3e classe dans le département des Deux-Sèvres au service du chemin de fer de Poitiers à Bressuire, est nommé élève externe à l'École des Ponts et Chaussées.

4 *octobre*. — M. **Boyer**, conducteur de 4e classe au service ordinaire de Seine-et-Oise, passe dans le département d'Eure-et-Loir au service des études et travaux du chemin de fer de Dreux à Maintenon et de Maintenon à la limite du département de Seine-et-Oise.

Idem. — M. **Guasson**, conducteur de 4e classe au service ordinaire de la Corrèze est attaché en outre au service du contrôle des travaux du chemin de fer de Clermont à Tulle.

Idem. — M. **Caillié**, conducteur de 4e classe dans le département du Lot, au service du chemin de fer de Cahors à Capdenac, passe au service de la 2e section du contrôle de l'exploitation du chemin de fer d'Orléans et prolongements (même département).

6 *octobre.* — M. **Lalande**, conducteur de 4e classe dans le département de la Haute-Marne, au service du canal de jonction de la Garonne à la Loire, passe dans le département de la Charente (au même service.

6 *octobre.* — M. **Rincé**, conducteur de 4e classe dans le département de la Vienne, au service des études et travaux du chemin de fer de Poitiers au Blanc, passe, dans le département de l'Indre, au même service.

Idem. — M. **Simon**, conducteur de 2e classe dans le département de la Sarthe, au service des études et travaux des chemins de fer de Mamers à Mortagne, etc., sera attaché en outre au service ordinaire du département de la Sarthe.

Idem. — M. **Guillon**, conducteur de 4e classe dans le département de la Loire-Inférieure, au service des études et travaux du chemin de fer de Nantes à Segré, est attaché, dans le même département, au service ordinaire et au service du contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'État (1re section).

8 *octobre.* — M. **Boilvin**, conducteur de 3e classe dans le département de Meurthe-et-Moselle, au service du canal de l'Est (4e section), passe, dans le département de l'Oise, au service de la navigation entre la Belgique et Paris.

9 *octobre.* — M. **Picand**, conducteur de 2e classe au service ordinaire de la Creuse passe au service des études et travaux des chemins de fer de Vieilleville à Bourganeuf, Aubusson à Felletin, etc. (même département).

Idem. — M. **Rougier**, conducteur de 4e classe au service ordinaire de l'Ain passe au service ordinaire du département d'Oran.

Idem. — M. **Tinçon**, conducteur de 3e classe dans le département de la Haute-Savoie au service des études et travaux des chemins de fer d'Annecy à Annemasse passe au service ordinaire du même département.

Idem. — M. **Thury**, conducteur de 4e classe dans le département de l'Oise, au service de la navigation entre la Belgique et Paris, passe dans le département de l'Aisne au même service.

Idem. — M. **Haubert**, conducteur de 3e classe dans le département de l'Eure au service des études et travaux du chemin de fer de Sainte-Gauburge à Bernay passe, dans le département de la Mayenne, au service des études et travaux des chemins de fer de Pouancé à Laval, etc., emploi transféré du département de l'Eure dans le département de la Mayenne.

Idem. — M. **Gueslin**, conducteur de 1re classe dans le département du Calvados, au service des études et travaux du chemin de

Vire
ıerv
tobr
ɜnt
nin
ord
—
ɜ la
ıdes

—
ɜ la
ıe N
ne.
—
ɜ la
de l
'e s
s-L
ctob
dé

de fer de Vichy à Ambert, est attaché, dans le même dé-
ɜnt au service des études et travaux du chemin de fer de
loi à Pauniat en remplacement de M. **Pruchon**, conducteur
asse, qui le remplace lui-même à la ligne de Vichy à Am-

tobre. — M. **Merché**, conducteur de 3e classe dans le dé-
ɜnt de l'Aisne au service de la navigation de l'Aisne, est re-
activité.
attaché au service ordinaire des Ardennes.
vembre. — MM. **Bosramier**, conducteur principal, et **Klein**,
teur de 4e classe, dans le département de Seine-et-Oise, au
des travaux de construction du chemin de fer de Palaiseau
euve-Saint-Georges, passent, dans le département de la
.u même service.
mplois qu'ils occupaient dans le département de Seine-
sont transférés dans le département de la Seine.
— MM. **Brémond** et **Ricada**, conducteurs de 2e classe dans
rtement de la Seine au service de la 3e section du contrôle
ıloitation des chemins de fer de l'Ouest, sont attachés en
ı service des études et travaux du chemin de fer de ceintour de Paris.

22 *novembre.* — **M. Brégère**, conducteur de 3e classe dans le département de la Creuse, au service des études et travaux des chemins de fer de Montluçon à Eygurande, passe au service ordinaire des Alpes-Maritimes.

23 *novembre.* — **M. Lhôtellier**, conducteur de 4e classe dans le département de Maine-et-Loire, au service de la navigation de la Loire (3e section), passe dans le département d'Ille-et-Vilaine au service du canal d'Ille-et-Rance.

TABLES

DES LOIS, DÉCRETS, ETC.

PUBLIÉS EN 1882.

PREMIÈRE TABLE.

RÉCAPITULATION PAR ORDRE D'INSERTION.

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
	LOIS.		
1881			
20 juillet.	Loi qui déclare d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'établissement d'un canal dit canal de Ventavon, à dériver de la Durance.	5	1
27 juillet.	Loi qui autorise le département de l'Allier à contracter un emprunt applicable au rachat d'un pont à péage et à s'imposer extraordinairement.	10	2
27 juillet.	Loi qui autorise le département de Maine-et-Loire à contracter un emprunt applicable à la reconstruction d'un pont situé sur un chemin d'intérêt commun.	10	3
28 juillet.	Loi qui autorise le département d'Oran à contracter un emprunt applicable aux travaux de lignes de grande communication et d'intérêt commun.	10	4
29 juillet.	Loi portant fixation du budget général des dépenses et des recettes de l'exercice 1882. (Extraits.).	10	5
1er août.	Loi qui autorise le département de la Côte-d'Or à contracter un emprunt applicable aux travaux des lignes d'intérêt. .	19	6
2 août.	Loi qui autorise le département des Bouches-du-Rhône à contracter deux emprunts : 1° pour les travaux des lignes vicinales classées antérieurement à la loi du 10 avril 1879; 2° pour l'achèvement des autres chemins vicinaux. . . .	19	7
2 août.	Loi qui autorise le département du Var à s'imposer extraordinairement dont le produit sera consacré aux travaux des routes départementales.	19	8
3 août.	Loi relative au chemin de fer de Vassy à Saint-Dizier. . . .	19	9
6 août.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement de la première section du chemin de fer de Fougères à Vire, comprise entre Fougères et Saint-Hilaire du Harcouët. . . . :	22	10

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
	Suite des Lois.		
1881			
6 août.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'Ambert à Darsac.	23	11
6 août.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement du chemin de fer de Nérac à Mont-de-Marsan.	24	12
6 août.	Loi qui autorise le département de l'Aisne à contracter deux emprunts : 1° pour les travaux des lignes ordinaires classées dans le réseau subventionné ; 2° pour l'achèvement des autres chemins ordinaires.	24	13
6 août.	Loi qui autorise le département d'Alger à contracter un emprunt applicable aux travaux des lignes de grande communication et d'intérêt commun.	25	14
6 août.	Loi qui autorise le département de l'Ardèche à élever le montant d'un emprunt réalisable en vertu de l'article 1er, paragraphe 1er, de la loi du 23 juillet 1881, et à en appliquer le montant aux travaux des lignes vicinales. . .	25	15
6 août.	Loi qui autorise le département de la Haute-Garonne à contracter deux emprunts : 1° pour les travaux des chemins de grande communication et d'intérêt commun classés antérieurement au 10 avril 1879 et des lignes ordinaires comprises dans le réseau subventionné ; 2° pour l'achèvement des autres chemins ordinaires.	25	16
6 août.	Loi qui autorise le département du Lot à modifier la destination d'un emprunt réalisable en vertu de la loi du 24 juillet 1880 et à l'appliquer aux travaux des lignes vicinales.	25	17
6 août.	Loi qui autorise le département de la Meuse à contracter un emprunt applicable aux travaux de diverses lignes vicinales.	26	18
6 août.	Loi qui autorise le département de l'Oise à contracter un emprunt applicable aux travaux des lignes de grande communication classées postérieurement au 10 avril 1879.	26	19
6 août.	Loi qui autorise le département des Basses-Pyrénées à s'imposer extraordinairement dont le produit sera affecté aux travaux des chemins vicinaux et des routes départementales.	26	20
6 août.	Loi qui autorise le département de la Savoie à s'imposer extraordinairement dont le produit sera consacré aux travaux des chemins vicinaux et au salaire des cantonniers.	26	21
6 août	Loi qui autorise le département du Var à contracter un emprunt applicable aux travaux de diverses lignes vicinales.	27	22
6 août.	Loi qui autorise le département des Vosges à contracter un emprunt applicable au remboursement d'une partie de la dette départementale et aux travaux des chemins de fer.	27	23
7 août.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement du chemin de fer de Dôle à Poligny.	27	24
8 août.	Loi qui ouvre au Ministre de la Guerre, sur l'exercice 1881, un crédit destiné à la construction, comme ligne stratégique, d'un chemin de fer reliant à Mecheria la ligne d'Arzew à Saïda.	28	25
9 août.	Loi qui déclare d'utilité publique la concession du dessèche-		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
	ment des marais de Fos et du colmatage de 20 000 hec-		
1881	tares de terrains de la Crau (Bouches-du-Rhône).	529	204
16 août.	Loi qui autorise le département du Pas-de-Calais à contracter un emprunt applicable aux travaux des lignes ordinaires, et à s'imposer extraordinairement.	28	26
22 août.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement : 1° d'un chemin de fer dit du Blayais; 2° d'un réseau de chemins de fer d'intérêt local dit des Landes de la Gironde. . . .	29	27
22 août.	Loi qui approuve une convention passée entre l'Etat et la Ville de Paris pour la conservation du parc de l'Exposition au champ de Mars et l'échange des terrains occupés par ce parc avec d'autres terrains appartenant à la Ville de Paris.	39	28
22 août.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement de la deuxième section du chemin de fer de Bourges à Avallon, comprise entre Cosne et Clamecy.	41	29
22 août.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement du chemin de fer de Saint-Girons à Oust, près Seix.	42	30
22 août.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement du chemin de fer de Lavelanet à Bram.	42	31
22 août.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement du chemin de fer de Pamiers à Limoux.	43	32
22 août.	Loi qui déclare d'utilité publique un chemin de fer de Sidi-bel-Abbès à Ras-el-Ma et qui incorpore dans le réseau d'intérêt général le chemin de fer d'intérêt local de Sainte-Barbe du Tlélat à Sidi-Bel-Abbès.	542	205
22 août.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local de Tarascon-sur-Ariège vers Saurat.	777	322
23 sept.	Loi qui approuve une convention passée avec la compagnie d'Ostende à Armentières pour le rachat de la partie française de ladite ligne.	43	33
1er déc.	Loi qui autorise le département de Seine-et-Marne à s'imposer extraordinairement, dont le produit sera consacré au payement d'une subvention destinée à l'établissement d'un chemin de fer.	565	206
7 déc.	Loi qui autorise le departement de l'Ardèche à s'imposer extraordinairement, dont le produit sera consacré tant au service des intérêts et au remboursement de l'emprunt contracté en exécution de la loi du 11 février 1878 qu'aux travaux des chemins vicinaux.	566	207
7 déc.	Loi qui autorise le département du Cantal à s'imposer extraordinairement, dont le produit sera consacré aux travaux des chemins vicinaux.	566	208
18 déc.	Loi qui autorise le département des Hautes-Alpes à contracter un emprunt applicable aux travaux des lignes vicinales et à s'imposer extraordinairement.	566	209
19 déc.	Loi qui autorise la ville de Sedan à contracter un emprunt applicable à la construction de deux ponts sur la Meuse et l'achèvement de l'avenue du Ménil, et à s'imposer extraordinairement.	566	210

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1882			
	vaux des chemins vicinaux ordinaires qu'à ceux des chemins d'intérêt commun, et à contracter un emprunt applicable aux travaux des lignes de grande communication.	788	332
15 avril.	Loi qui autorise le département de la Corrèze à contracter deux emprunts : l'un applicable au payement d'une subvention destinée à l'établissement du chemin de fer d'Eymoutiers à Meymac; l'autre pour les travaux des routes départementales, et à s'imposer extraordinairement. . . .	789	333
15 avril.	Loi qui autorise le département de la Haute-Loire à contracter un emprunt applicable tant aux travaux des routes départementales qu'à diverses autres dépenses d'intérêt départemental, et à s'imposer extraordinairement.	789	334
20 avril.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement du chemin de fer d'Issoudun à Saint-Florent, par ou près Charost. .	1050	445
20 avril.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement du chemin de fer de Châteaubriant à Ploërmel.	1051	446
20 avril.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement de la première section du chemin de fer de Bourges à Avallon, comprise entre Bourges et la Roche-Sancerre.	1052	447
20 avril.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement du chemin de fer de Souk-Ahras à Sidi-el-Hemessi et approuve une convention passée entre le Ministre des Travaux Publics et la compagnie Bone-Guelma.	1053	448
20 avril.	Loi qui établit le prolongement entre Florac et Millau de la route nationale n° 107 *bis*, de Florac à Alais.	1055	449
22 mai.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement du chemin de fer du Blanc à Argent, avec raccordement à Romorantin, sur la ligne de Villefranche à Romorantin, et à Salbris, sur la ligne de Paris à Limoges.	1055	430
22 mai.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement de la section du chemin de fer de ou près Château-Thierry à Laon comprise entre Armentières et Bazoches.	1056	451
30 mai.	Loi qui autorise le département de la Haute-Saône à emprunter à la caisse des chemins vicinaux : 1° 88 000 francs pour les travaux des lignes ordinaires classées dans le réseau subventionné; 2° 112 000 francs pour l'achèvement des lignes de la même catégorie qui ne sont pas classées dans ce réseau.	1057	452
30 mai.	Loi qui autorise le département de Seine-et-Oise à contracter un emprunt destiné aux travaux de divers chemins de fer d'intérêt commun et de grande communication. . .	1057	453
10 juin.	Loi qui ouvre ou annule des crédits sur les exercices 1879, 1880, 1881 et 1882.	1057	454
11 juin.	Loi qui approuve une convention relative au régime douanier entre le canton de Genève et la zone franche de la Haute-Savoie, et les quatre conventions relatives au raccordement des sections françaises et suisses, 1° du chemin de fer d'Annemasse à Genève; 2° du chemin de fer de Besançon au Locle, par Morteau; 3° du chemin de fer		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
	Suite des Lois.		
1882	de Bossey-Veyrier à la gare de Genève; 4° du chemin de fer de Thonon au Bouveret, par Saint-Gingolph.	1395	619
20 juin.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement de la première section du chemin de fer de Bazas à Auch, comprise entre Bazas et Eauze.	1169	506
22 juin.	Loi qui autorise le Ministre des Travaux Publics à assurer l'exploitation provisoire de diverses lignes de chemins de fer construites ou rachetées par l'Etat et non concédées.	1170	621
29 juin.	Loi portant concession d'un chemin de fer de Dakar à Saint-Louis (Sénégal).	1402	506
30 juin.	Loi qui ouvre au Ministre des Travaux Publics, sur l'exercice 1882, un crédit extraordinaire pour des travaux destinés à alimenter les canaux de Briare et du Centre.	1172	[illegible]
5 juillet.	Loi qui déclare d'utilité publique les travaux à faire pour l'amélioration du Rhône au passage du Chaffard.	1291	572
4 juillet.	Loi qui ouvre au Ministre de l'Instruction publique et des Beaux-Arts, sur l'exercice 1882, un crédit extraordinaire pour la démolition et l'enlèvement des ruines du Palais des Tuileries.	1291	[illegible]
8 juillet.	Loi qui déclare d'utilité publique les travaux à faire pour la construction d'un canal de jonction de l'Escaut à la Meuse.	1292	[illegible]
8 juillet.	Loi qui ouvre ou annule des crédits sur les exercices 1879, 1880, 1881 et 1882.	1292	[illegible]
10 juillet.	Loi qui approuve une convention passée entre le Ministre des Travaux Publics et la compagnie du chemin de fer de Vitré à Fougères et prolongements, pour le rachat de la ligne de Vitré à Fougères et à Moidrey.	1294	[illegible]
13 juillet.	Loi qui déclare d'utilité publique l'exécution d'un canal d'irrigation dérivé de l'Hérault et destiné à desservir une partie des territoires de douze communes du département de l'Hérault.	1298	[illegible]
24 juillet.	Loi qui, 1° déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de ou près Sembadel, sur la ligne d'Ambert à Darsac, à Saint-Bonnet le Château; 2° incorpore dans le réseau général le chemin de fer de Saint-Bonnet le Château à Bonson et approuve deux conventions passées avec la compagnie des chemins de fer d'intérêt local de Loire et Haute-Loire, pour le rachat dudit chemin de fer.	1301	[illegible]
25 juillet.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Carhaix à Guingamp.	1305	[illegible]
25 juillet.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement de la deuxième section du chemin de fer de Givors à Paray-le-Monial, comprise entre Lozanne et Paray-le-Monial . . .	1306	[illegible]
25 juillet.	Loi relative aux travaux d'amélioration des routes nationales.	1307	[illegible]
2 août.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Nyons à Pierrelatte, sur la ligne de Lyon à Marseille, par Valréas.	1308	[illegible]
4 août.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement de la pre-		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1882			
	mière section du chemin de fer de Draguignan à Cagnes, comprise entre Draguignan et Grasse.	1309	583
4 août.	Loi qui déclare d'utilité publique le prolongement de la route nationale n° 134 *bis*, jusqu'à la frontière d'Espagne.	1310	584
5 août.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de la Sénia à Aïn-Témouchent et approuve les conventions passées entre le Ministre des Travaux Publics et la compagnie de l'Ouest algérien.	1428	622
5 août.	Loi qui déclare d'utilité publique les travaux à faire pour l'amélioration du port de Bouc.	1436	623
5 août.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement de la première section du chemin de fer de Casamozza à Bonifacio, comprise entre Casamozza et le Fium'Orbo..	1436	624
5 août.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Largentière à Saint-Sernin, sur la ligne de Vogué à Aubenas.	1437	625
5 août.	Loi qui autorise l'exécution des travaux d'établissement de la seconde voie sur le chemin de fer d'Amagne à Vouziers et à Apremont	1438	626
5 août.	Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Lannemezan à Arreau.	1439	627
7 août.	Loi qui ouvre et annule des crédits sur les exercices 1880, 1881 et 1882.	1440	628
7 août.	Loi relative à l'achèvement du canal d'irrigation du Forez. .	1445	629
10 août.	Loi qui : 1° ouvre et annule des crédits supplémentaires et extraordinaires sur les budgets ordinaires et extraordinaires des exercices 1881 et 1882 ; 2° ouvre des crédits spéciaux d'exercices périmés et clos ; 3° ouvre des crédits afférents aux budgets annexes rattachés pour ordre au budget général de l'Etat.	1448	630
	DÉCRETS.		
1881			
9 mai.	Construction d'une jetée-débarcadère au port de la Houle-sous-Cancale (Ille-et-Vilaine).	47	34
14 mai.	Chemin de fer de Nantes à Segré. — Prise de possession de terrains.	47	35
14 mai.	Chemin de fer de Nantes à Segré. — Prise de possession de terrains.	48	36
16 mai.	Chemin de fer de Bordeaux à Cette. — Agrandissement de la gare de Langon (Gironde).	48	37
16 mai.	Travaux à exécuter pour assurer la navigation et l'écoulement des eaux dans la vallée de l'Ascheneau (Loire-Inférieure).	49	38
18 mai.	Agrandissement de la gare de l'Est à Paris.	49	39
1er juin.	Établissement du raccordement circulaire des deux chemins de fer de Fontenay-le-Comte à Benet et de Velluire à Fontenay-le-Comte. — Affectation de terrain.	50	40

17 juin.	Élargissement et amélioration de l'annexe de la route départementale n° 7 (Haute-Garonne).	259	114
17 juin.	Rectification de la route nationale n° 147 (Haute-Vienne).	260	115
20 juin.	Reconstruction du tablier du pont de l'Abbé sur le Var (Alpes-Maritimes).	261	116
9 juillet.	Rectification de la route départementale n° 5 (Ain).	261	117
9 juillet.	Reconstruction du pont du Loup et rectification de la route nationale n° 7 (Alpes-Maritimes).	262	118
9 juillet.	Assainissement de la vallée de la Loire (Loire).	262	119
11 juillet.	Rectification de la route nationale n° 92 (Ain).	263	120
18 juillet.	Reconstruction partielle des portes des écluses du port du Havre.	569	214
21 juillet.	Affectation de terrain (Ardennes).	263	121
25 juillet.	Décret qui approuve divers travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.	50	51
26 juillet.	Construction d'une digue sur la rive droite du Doubs (Jura).	569	215
26 juillet.	Amélioration du canal de la Colme (Nord).	570	216
29 juillet.	Chemin de fer de Tonneins à Villeneuve-sur-Lot. — Prise de possession de terrains.	264	122
3 août.	Construction d'un canal de dérivation de la Petite-Venise, entre la Verrerie et le canal de Roize (Isère).	571	217
3 août.	Rectification de la route départementale n° 9 (Gers).	572	218
6 août.	Décret qui approuve le cahier des charges type pour la concession des chemins de fer d'intérêt local.	265	123
6 août.	Décret qui approuve un cahier des charges type pour la concession des tramways.	292	124
6 août.	Amélioration du port de la Tremblade (Charente-Inférieure).	572	219
6 août.	Curage du port et du chenal de la Nouvelle (Aude).	573	220
9 août.	Travaux de fixation du lit de l'Isère (Isère).	575	221
17 août.	Exécution d'un canal dit canal de Raonnel, destiné à la submersion de terrains (Aude).	573	222
22 août.	Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.	[illegible]	
22 août.	Décret qui approuve divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.	[illegible]	
22 août.	Décret qui approuve diverses dépenses à faire par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.	[illegible]	

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1881			
22 août.	Approbation de divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord.	55	45
22 août.	Approbation de divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord. . . .	58	46
22 août.	Approbation de divers travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.	60	47
22 août.	Approbation de divers travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.	61	48
22 août.	Décret portant que les concessionnaires du pont de bateaux établi sur le Petit-Rhône, à Saint-Gilles, sont déchus des droits résultant pour eux de l'arrêté du 13 prairial an XI.	63	49
22 août.	Décret qui approuve les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour l'établissement d'une cour de débord à la gare de Moulins.	66	50
22 août.	Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer destiné à relier les mines de Hef-Oum-Theboul à l'embouchure de la Messida.	307	125
22 août.	Amélioration des routes nationales nos 3 et 18 (Meuse). — Imputation d'une part de la dépense au budget des Travaux Publics..	574	223
22 août.	Isolemen et agrandissement de la Bibliothèque nationale à Paris	574	224
22 août.	Rectification de la route nationale no 72 (Jura).	575	225
22 août.	Etablissement d'une carrière et d'un chemin de fer destinés à l'amélioration du port de Cette.	575	226
22 août.	Amélioration de la navigation du bas Adour (Landes). . . .	576	227
22 août.	Ligne de Saint-Germain des Fossés à Nevers. — Établissement d'une cour de débord au sud de la gare de Moulins (Allier)..	577	228
24 août.	Décret portant expropriation pour cause d'utilité publique de diverses parcelles de terrain nécessaires à l'établissement de l'embranchement ferré qui doit relier la gare d'Angoulême au port fluvial de l'Houmeau.	67	51
25 août.	Décret qui approuve la convention passée entre le Ministre des Travaux publics, et la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, pour l'exploitation provisoire de diverses lignes de chemins de fer.	67	52
26 août.	Décret qui approuve les dépenses à faire par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest pour l'augmentation de son matériel roulant.	72	53
26 août.	Approbation de divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée..	72	54
26 août.	Approbation de divers travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.	109	60
26 août.	Décret qui approuve diverses dépenses à faire par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.	110	61

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1881			
24 sept.	Approbation de divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord.	329	129
24 sept.	Approbation de divers travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.	332	130
24 sept.	Approbation de divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.	333	131
24 sept.	Approbation de divers travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne..	334	132
24 sept.	Approbation de divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.	335	133
24 sept.	Approbation de divers travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.	337	134
28 sept.	Défense du village d'Izotges (Gers) contre les inondations de l'Adour.	582	240
30 sept.	Elargissement et parachèvement de la route départementale n° 19 (Meurthe-et-Moselle).	661	275
30 sept.	Rectification de la route nationale n° 64 (Ardennes).	661	276
3 oct..	Approbation de divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.	338	135
3 oct.	Décret qui approuve la convention passée entre l'État et la compagnie des chemins de fer de l'Est pour l'exploitation provisoire de diverses lignes de chemins de fer.	340	136
3 oct.	Approbation de divers travaux à exécuter sur le réseau de la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.	346	137
3 oct.	Approbation de divers travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.	347	138
6 oct.	Décret qui autorise l'administration des chemins de fer de l'État à exploiter la ligne de Ribérac à Périgueux. . . .	348	139
10 oct.	Décret qui autorise la chambre de commerce de Morlaix à continuer l'exploitation du plateau de carénage établi dans le port de cette ville.	349	140
15 oct.	Décret portant répartition du crédit supplémentaire ouvert sur l'exercice 1881, pour l'inscription des pensions civiles.	132	71
25 oct.	Rectification de la route départementale n° 1 (Drôme). . .	902	385
25 oct.	Établissement du chemin de fer d'Angers à la Flèche. — Prise de possession de terrains.	902	386
25 oct.	Affectation d'un terrain au port de Boulogne (Pas-de-Calais).	905	387
2 nov.	Fonds de concours ; travaux du port d'Oran ; ouverture d'un crédit sur l'exercice 1881.	351	141
2 nov.	Fonds de concours ; construction d'égouts et de trottoirs dans la traversée de la route nationale n° 1, d'Alger à Laghouat. Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1881. . . .	352	142

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1881			
2 déc.	Approbation de travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.	585	242
2 déc.	Approbation de travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.	587	243
2 déc.	Décret qui déclare d'utilité publique les travaux à exécuter pour le prolongement, jusqu'à la rue de la Sablière, de la ligne de tramway du pont de Charenton à Créteil.	588	244
2 déc.	Fonds de concours versés au Trésor par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour la construction des lignes de Vichy à Thiers, de Thiers à Ambert et d'Annecy à Annemasse; ouverture d'un crédit sur l'exercice 1881.	592	245
2 déc.	Fonds de concours versés au Trésor par la compagnie des chemins de fer du Midi pour l'exécution de diverses lignes; ouverture d'un crédit sur l'exercice 1881.	593	246
2 déc.	Rectification de la route départementale n° 4 (Charente). .	790	336
2 déc.	Déviation du chemin de fer d'Aix-les-Bains à Annecy. . . .	791	337
2 déc.	Elargissement de la route départementale des Basses-Pyrénées, de Bayonne à Hasparren.	791	338
6 déc.	Décret qui modifie celui du 21 octobre 1876, sur l'organisation du Ministère des Travaux Publics.	594	247
6 déc.	Prise de possession de terrains pour l'établissement du chemin de fer de jonction des gares de la Prairie-au-Duc et d'Orléans à Nantes (Loire-Inférieure).	666	284
7 déc.	Décret qui autorise l'établissement d'un dépôt de dynamite sur le territoire de la commune de Saint-Remy sur Orne (Calvados).	666	285
8 déc.	Décret qui institue une commission pour fixer le prix du rachat du canal de Beaucaire et du canal de la Radelle. .	595	248
8 déc.	Approbation de travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.	596	249
15 déc.	Exploitation de ponts-bascules (port de Dieppe).	597	250
15 déc.	Travaux de construction de la voie d'acier à la gare de Limoux (Aude)..	792	339
15 déc.	Chemin de fer de Nantes à Paimbœuf (Loire-Inférieure). — Agrandissement de la ligne de Sainte-Pazanne.	792	340
15 déc.	Consolidation de la tranchée de la Madeleine sur le chemin de fer d'Angoulême à Limoges.	793	341
19 déc.	Fonds de concours versés au Trésor pour l'exécution de divers travaux publics; ouverture d'un crédit sur l'exercice 1881.	598	251
19 déc.	Rectification de la route nationale n° 14 (Seine-Inférieure).	793	342
21 déc.	Approbation de divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord.	599	252
21 déc.	Approbation de divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.	601	253

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1881	*Suite des Décrets.*		
21 déc.	Approbation de divers travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.	602	254
21 déc.	Construction d'un hangar, installation de voies et atelier à la gare de Lyon-Guillotière.	794	345
24 déc.	Décret qui déclare navigable la partie du Lihoury comprise entre son embouchure dans la Bidouze et le moulin de Roby.	603	255
24 déc.	Bac de Légugnon, sur le gave d'Olorn. — Approbation de tarif.	604	256
24 déc.	Décret qui rend exécutoire à la Réunion l'ordonnance du 15 novembre 1846, sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer.	666	286
24 déc.	Approfondissement du port de la Ciotat (Bouches-du-Rhône).	794	344
26 déc.	Décret concernant le transport de crédits du budget général de 1882 nécessité, 1° par la création du Ministère des Arts, du Ministère du Commerce et des Colonies et du Ministère de l'Agriculture ; 2° par le rattachement du service des Cultes au Ministère de l'Instruction publique.	608	257
26 déc.	Rectification de la route nationale n° 89 (Rhône).	795	345
26 déc.	Exécution de la gare de la Plaine-Saint-Denis. — Chemin de fer du Nord.	1068	456
1882 2 janv.	Approbation de divers travaux à exécuter sur le réseau des chemins de fer algériens.	668	287
2 janv.	Approbation de divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.	669	288
2 janv.	Approbation de divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.	673	289
2 janv.	Approbation de divers travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.	674	290
2 janv.	Approbation de divers travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.	675	291
2 janv.	Approbation de divers travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.	676	292
5 janv.	Décret qui soumet à l'expropriation pour cause d'utilité publique un terrain situé à Angoulême.	678	293
9 janv.	Décret qui approuve la convention passée entre le Ministre des Travaux Publics et la compagnie des chemins de fer du Nord pour l'exploitation provisoire de la ligne d'Armentières à la frontière belge, vers Ostende.	795	346
9 janv.	Défense de la rive gauche de la Loire (Haute-Loire). . . .	1068	457
9 janv.	Affectation de terrains (Vosges) pour l'établissement du canal de l'Est.	1069	458

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1882			
13 janv.	Décret qui fixe la cotisation à percevoir sur les coupons, parts ou éclusées de bois de charpente, sciage ou charronnage flottés, pendant l'exercice 1882. (Approvisionnement de Paris.)	678	294
13 janv.	Reconstruction du pont d'Arifates, sur la Truyère (Lozère)	1070	459
13 janv.	Construction des deux ponts de Mauves et de Thouaré, sur la Loire (Loire-Inférieure). — Participation du Ministère des Travaux Publics à la dépense	1070	460
13 janv.	Prolongement du bassin intérieur d'échouage de Port-en-Bessin (Calvados)	1070	461
18 janv.	Nouveau délai accordé à la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée pour l'expropriation des terrains nécessaires à la rectification de la route nationale n° 70 aux abords de la gare de Dijon-Porte-Neuve (Côte-d'Or)	1071	462
19 janv.	Décret qui concède à la chambre de commerce de Saint-Nazaire l'exploitation du service de halage au port de cette ville	680	295
19 janv.	Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un embranchement de chemin de fer destiné à relier Champdeniers à la station de Phlé, sur le chemin de fer de Niort à Montreuil-Bellay	684	296
19 janv.	Approbation de divers travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée	904	390
19 janv.	Etablissement d'une gare de voyageurs et de marchandises à Deluz (Doubs)	1071	463
24 janv.	Décret portant le nombre des membres du conseil d'administration pour l'exploitation provisoire des chemins de fer rachetés par l'État, de neuf à seize	685	297
24 janv.	Décret qui autorise l'établissement d'un service de touage à vapeur sur le canal latéral à l'Oise entre Chauny et Janville	686	298
24 janv.	Affectation au département des Travaux Publics, comme dépendance du port, de l'ouvrage de défense désigné sous le nom de fort-Saint-Louis, à Cette (Hérault)	1072	464
25 janv.	Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer destiné à relier l'embranchement de Salindres à la ligne de Bessèges à Alais	692	299
25 janv.	Fonds de concours versés au Trésor par des départements, des communes et des particuliers, pour l'exécution de divers travaux publics ; ouverture d'un crédit sur l'exercice 1881	694	300
26 janv.	Décret qui autorise l'établissement d'un dépôt de dynamite sur le territoire de la commune de Montluçon (Allier)	702	301
27 janv.	Décret qui accorde un nouveau délai pour l'accomplissement des expropriations nécessaires à l'établissement du chemin de fer des mines du Val-de-Fer au canal de l'Est et à l'usine de Neuves-Maisons	702	302
27 janv.	Fonds de concours versés au Trésor par le département du		

	[illegible] crédit sur l'exercice 1882.	705	503
27 janv.	Etablissement d'un quai et d'une cale au port de Carteret (Manche).	1072	465
27 janv.	Restauration de la digue base de la jetée de l'Ouest du port de Calais.	1073	466
30 janv.	Décret qui nomme M. Varroy Ministre des Travaux Publics.	134	6
30 janv.	Décret qui nomme M. Rousseau sous-secrétaire d'Etat au ministère des Travaux Publics.	135	7
8 fév.	Approbation de diverses dépenses à faire par la compagnie du chemin de fer du Nord pour l'augmentation de son matériel roulant.	704	504
8 fév.	Approbation de divers travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.	799	547
8 fév.	Approbation de divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.	801	548
8 fév.	Décret qui approuve la cession faite à la compagnie des chemins de fer de l'Est de la concession du chemin de fer d'intérêt local de Remiremont à Cornimont.	803	549
8 fév.	Décret qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un réseau de tramways dans la ville d'Elbeuf et sa banlieue.	808	550
8 fév.	Restauration du pont suspendu de la Caille, route nationale n° 201 (Haute-Savoie).	1073	467
8 fév.	Rachat du pont suspendu de Beaucaire sur le Rhône (Gard).	1073	468
10 fév.	Etablissement du canal de l'Oise à l'Aisne. — Prise de possession de terrains.	906	591
11 fév.	Passage d'eau de la Marne entre Créteil et Saint-Maur. — Approbation de tarif.	907	592
15 fév.	Canal de l'Est. — Affectation de terrain (Vosges).	1074	469
18 fév.	Décret qui institue un comité spécial chargé d'établir un tableau d'avancement pour les Ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines.	705	506
18 fév.	Décret relatif à la composition du conseil d'administration des chemins de fer de l'Etat.	829	551
23 fév.	Etablissement du chemin de fer d'Eymoutiers à Meymac. — Prise de possession de terrain.	908	593
23 fév.	Etablissement du chemin de fer de Civray-du-Blanc. — Prise de possession de terrains.	1075	470
23 fév.	Reconstruction du pont de la Douceur, sur la Dranse (Haute-Savoie).	1075	
5 mars.	Décret qui rapporte celui du 26 décembre 1881, concernant le règlement intérieur du Conseil d'État.	705	
6 mars.	Approbation de divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord.	908	
6 mars.	Approbation de divers travaux à exécuter sur le nouveau ré-		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1882			
	seau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.	911	395
6 mars.	Approbation de divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.	912	396
10 mars.	Approbation de divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord.	914	397
10 mars.	Approbation de divers travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.	917	398
10 mars.	Approbation de divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.	918	399
10 mars.	Approbation de divers travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.	919	400
10 mars.	Approbation de divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.	920	401
10 mars.	Approbation de divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de l'Est. . . .	922	402
10 mars.	Approbation de divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de l'Est. . . .	923	403
10 mars.	Approbation de diverses dépenses à faire par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.	924	404
10 mars.	Rectification des pentes du chemin vicinal ordinaire n° 9 (Landes).	1173	508
13 mars.	Etablissement du canal de l'Oise à l'Aisne. — Prise de possession de terrains.	1173	509
20 mars.	Décret portant règlement d'administration publique, pour l'exécution des articles 16 et 39 de la loi du 11 juin 1880. — Conditions financières imposées aux concessionnaires de chemins de fer d'intérêt local et de tramways.	706	307
20 mars.	Décret qui modifie celui du 24 novembre 1880 portant organisation du comité consultatif des chemins de fer. . . .	925	405
20 mars.	Décret portant règlement d'administration publique pour l'exécution de la loi du 11 juin 1880, relative aux chemins de fer d'intérêt local et aux tramways.	926	406
23 mars.	Approbation de divers travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.	930	407
23 mars.	Rectification du Couesnon (Manche).	1312	585
29 mars.	Reconstruction de la porte et des ponts Saint-Pierre à Besançon (Doubs).	1174	510
31 mars.	Décret portant nomination des membres de la commission chargée de préparer le travail de revision du décret du 31 mai 1862, sur la comptabilité publique, et des règlements ministériels à l'appui.	931	408

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1882	*Suite des Décrets.*		
3 avril.	Approbation de divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à a Méditerranée.	935	409
3 avril.	Approbation de divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de l'Est. . . .	935	410
3 avril.	Approbation de divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord.	936	411
3 avril.	Approbation de divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord. . . .	938	412
6 avril.	Rectification de la route départementale n° 4 (Isère). . . .	1455	651
6 avril.	Reconstruction et restauration des banquettes de halage de la Garonne (Haute-Garonne).	1455	652
14 avril.	Approbation de divers travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.	940	413
14 avril.	Approbation de divers travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.	942	414
14 avril.	Approbation de la dépense à faire par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, pour la construction d'un siphon parallèle au pont-aqueduc de l'Hers..	943	415
14 avril.	Approbation de divers travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.	944	416
14 avril.	Approbation de l'établissement d'une gare de marchandises à Clichy, sur la ligne de Paris à Saint-Germain.	946	417
20 avril.	Approbation des dépenses à faire par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest pour augmenter l'outillage de ses ateliers et dépôts.	947	418
20 avril.	Approbation d'une dépense à faire par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne pour l'exécution de divers travaux à la gare de Bordeaux-Saint-Jean.	948	419
20 avril.	Approbation des travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne pour l'établissement de la seconde voie entre Séverac-le-Château et Millau.	949	420
20 avril.	Approbation des travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, pour l'établissement de la seconde voie entre la gare de Faugères et la déviation de Bédarieux.	950	421
20 avril.	Rectification de la route nationale n° 86, de Lyon à Beaucaire.	1174	511
21 avril.	Décret qui substitue l'État au département d'Alger dans les droits et obligations qui résultent des conventions relatives aux chemins de fer de la Maison-Carrée à l'Alma et de l'Alma à Ménerville.	950	422
21 avril.	Approbation de divers travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.	1075	472

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1882			
21 avril.	Approbation de divers travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.	1077	473
21 avril.	Ligne de Rouen au Havre. — Etablissement d'une gare maritime et de voies de raccordement.	1175	512
24 avril.	Bac de Dives (Calvados). — Approbation de tarif.	1176	513
3 mai.	Rachat du péage sur le port d'Issau (Gironde).	1178	514
3 mai.	Etablissement du chemin de fer de Colombey à Frenelle-la-Grande. — Prise de possession de terrain.	1178	515
11 mai.	Approbation de divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.	1078	474
11 mai.	Agrandissement de la gare des voyageurs de la station de Cannes (Alpes-Maritimes).	1313	586
13 mai.	Décret qui fixe, pour l'année 1882, le crédit d'inscription des pensions civiles régies par la loi du 9 juin 1853. . .	1080	475
19 mai.	Décret qui supprime une réserve établie pour la reproduction du poisson dans les communes de Bonny, Ousson, Beaulieu et Châtillon (Loiret).	1178	516
19 mai.	Rectification de la route départementale n° 10 (Var).	1313	587
20 mai.	Approbation de divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord.	1179	517
24 mai.	Fonds de concours versés au Trésor par des communes et des particuliers pour l'exécution de diverses lignes de chemins de fer; ouverture d'un crédit sur l'exercice 1882. .	1081	476
24 mai.	Fonds de concours versés au Trésor par des départements, des communes et des particuliers pour l'exécution de travaux publics; ouverture d'un crédit sur l'exercice 1881.	1082	477
30 mai.	Fonds de concours versés au Trésor pour le payement du personnel des Ponts et Chaussées du département de Constantine; ouverture d'un crédit sur l'exercice 1882.. .	1181	518
30 mai.	Fonds de concours versés au Trésor par la compagnie des chemins de fer du Midi pour la construction de diverses lignes; ouverture d'un crédit sur l'exercice 1882.	1181	519
30 mai.	Fonds de concours versés au Trésor par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée pour la construction des lignes de Vichy à Thiers, de Thiers à Ambert et d'Annecy à Annemasse; ouverture d'un crédit sur l'exercice 1881.	1182	520
30 mai.	Fonds de concours versés au Trésor par la chambre de commerce d'Oran pour l'achèvement du port de cette ville ouverture d'un crédit sur l'exercice 1882.	1184	521
30 mai.	Approbation de la convention relative à la rétrocession de l'entreprise des tramways de Calais à Guines (Pas-de-Calais)	1184	522
1er juin.	Approbation de divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de l'Est. . .	1185	523
1er juin.	Décret qui proroge l'autorisation accordée à la chambre de commerce de Marseille pour l'établissement et l'exploitation de hangars publics sur les quais du port de cette ville.	1186	524

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1882			
28 juin.	Affectation d'une partie de la forêt de Nieppe (Nord). . . .	1456	636
6 juillet.	Affectation de terrains (Allier).	1457	637
6 juillet.	Approbation de travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord.	1457	638
6 juillet.	Approbation de divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord.	1458	639
6 juillet.	Approbation de divers travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée sur le réseau algérien.	1459	640
11 juillet.	Bac de Kernevel, en rade de Lorient (Morbihan); approbation de tarif.	1460	641
11 juillet.	Approbation de divers travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.	1462	642
11 juillet.	Approbation de divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.	1463	643
11 juillet.	Approbation de divers travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.	1463	644
11 juillet.	Approbation de divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.	1464	645
11 juillet.	Approbation de divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.	1467	646
11 juillet.	Approbation de divers travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.	1468	647
11 juillet.	Etablissement d'un port sec à la gare de Châlons-sur-Marne (Marne).	1469	648
11 juillet.	Construction d'un nouveau dépôt et d'un parc pour machines à la gare de Besançon (Doubs), ligne de Dijon à Belfort.	1440	649
17 juillet.	Amélioration de la navigation du Rhône (Vaucluse et Gard).	1479	650
22 juillet.	Approbation de divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer de l'Est.	1470	651
31 juillet.	Fonds de concours versés au Trésor par des communes pour l'exécution de divers travaux publics ; ouverture d'un crédit sur l'exercice 1882.	1317	594
31 juillet.	Approbation de divers travaux à exécuter sur l'ancien et sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.	1476	652
31 juillet.	Approbation de diverses dépenses faites sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.	1473	653
31 juillet.	Approbation de divers travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.	1474	654
31 juillet.	Approbation de divers travaux à exécuter par la compagnie		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1882	*Suite des Décrets.*		
	des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.	1475	65
31 juillet.	Approbation de diverses dépenses à faire par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest.	1476	65
2 août.	Approbation de divers travaux à exécuter sur le nouveau réseau de la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.	1477	65
2 août.	Décret qui fixe les époques de payement de la subvention allouée au département du Rhône pour la construction du chemin de fer de Sathonay à Trévoux.	1478	65
2 août.	Décret qui fixe les époques de payement de la subvention allouée au département de l'Ain pour la construction du chemin de fer de Trévoux à Sathonay.	1479	65
2 août.	Approbation de divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.	1480	65
7 août.	Décret qui charge M. Pierre Legrand de l'intérim du Ministère des Travaux Publics.	1087	43
10 août.	Approbation de divers travaux à exécuter sur l'ancien réseau de la compagnie du chemin de fer du Nord.	1481	65
10 août.	Décret qui nomme M. Hérisson Ministre des Travaux Publics.	1088	43
10 août.	Décret qui nomme M. Baïhaut sous-secrétaire d'Etat au Ministère des Travaux Publics.	1088	43
	ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT.		
1880			
12 nov.	Ponts à péage. — Établissement d'un bac à proximité, indemnité. — Compétence. — (*Sieur Lantier et Cie.*). .	415	150
12 nov.	Travaux publics. — Décompte. — Retard dans l'exécution : indemnité par jour de retard stipulée dans le cahier des charges ; nécessité d'une mise en demeure. — Procédure. (*Sieur Laurent contre ville de Paris.*)	415	151
12 nov.	Honoraires d'ingénieur pour travaux d'un syndicat d'irrigations. — Responsabilité. — (*Sieur Ramon contre le syndicat de Saint-Laurent de la Salanque.*).	417	152
12 nov.	Chemin de fer. — Souscription soumise à la condition de l'établissement d'une gare sur la rive droite d'un cours d'eau et à un endroit déterminé ; établissement de la gare sur la rive gauche. — Décharge de la souscription. — (*Sieurs Harmel frères contre le département de la Marne.*).	421	153
12 nov.	Avaries causées à des conduites de gaz par des travaux de canalisation d'eaux. — Dommages. — (*Compagnie d'éclairage au gaz de Rouen contre sieur Flicoteaux.*	423	154
19 nov.	Cours d'eau. — Travaux défensifs. — Association syndicale. — Degré d'intérêt. — (*Dame veuve Llanas contre syndicat de l'Agly.*).	424	155
19 nov.	Travaux publics. Article 30 du cahier des clauses et conditions générales de 1866. — Marché pour l'entretien d'une		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1880			
	route. — Augmentation de plus d'un sixième. — Résiliation. — (*Sieur Vigneau.*).	427	156
19 nov.	Voirie (Grande). — Port maritime. — Dépôt d'objets entravant la circulation. — Contravention. — Amende. — Frais. — [*Ministre des Travaux Publics contre Lejeune* (*brick-goélette* Marie-Thérèse).].	428	157
26 nov.	Cours d'eau. — Travaux défensifs. — Décharge. — Répartition nouvelle. — Frais d'expertise. — (*Syndicat de la Selle.*).	430	158
26 nov.	Cours d'eau non navigables. — Curage.— Taxe. Recours pour excès de pouvoirs. — Non-recevabilité. — (*Sieur Mainemare.*).	431	159
26 nov.	Marais (Dessèchement de). — Travaux reçus par section.— Frais d'entretien. — Travaux antérieurs à la constitution du syndicat. — (*Sieurs Clerc, Tessier et Cie contre le syndicat des marais du littoral de la Gironde.*). . . .	433	160
26 nov.	Marais (Dessèchement de). — Plus-value des terrains desséchés. — Expertise à la charge des concessionnaires. — (*Sieurs Clerc, Tessier et Cie contre le syndicat des marais du littoral de la Gironde.*).	436	161
26 nov.	Chemins de fer. — Déviation de chemins vicinaux. — Décision ministérielle. — Demande d'indemnité par une ville. — Compétence. — (*Chemin de fer d'Orléans à Châlons contre ville de Sens.*).	438	162
3 déc.	Cours d'eau. — Travaux défensifs. — Syndicat de la Têt. — (*Dames Soler de Ballester et Casellas.*).	440	163
3 déc.	Cours d'eau non navigables. — Canal d'irrigation. — Syndicat. — Taxes. — Souscription. — Volume d'eau à fournir. — Expertise. — Eaux d'un ruisseau. — Question de propriété. — Compétence. — (*Syndicat du canal de Carpentras.*).	441	164
3 déc.	Compétence. — Extraction de matériaux. — Conditions imposées. — Arrêté préfectoral. — Légalité. — (*Sieur Ménard.*).	444	165
3 déc.	Travaux publics. — Construction d'un quai. — (*Ministre des Travaux Publics contre sieur Villebessey.*)	445	166
3 déc.	Communes. — Décompte. — Construction d'un chemin vicinal. — Gravier pour l'empierrement. — (*Commune de Fay contre sieur Hochet.*).	448	167
3 déc.	Algérie. — Construction de conduites d'eau pour une commune.— Rupture et impossibilité de fonctionner. — (*Sieur Giraud contre commune de Hamma.*).	450	168
3 déc.	Extractions de matériaux. — Carrière en exploitation. — Indemnité. — (*Sieur Péquart contre dame veuve Lavat.*)	454	169
10 déc.	Communes. — Fourniture et pose de conduites d'eau avec garantie. — Travaux supplémentaires : pas d'indemnité. — (*Compagnie des fonderies et forges de Terrenoire, la Voulte et Bessèges contre la ville de Nîmes.*). . . .	456	170
10 déc.	Extractions de matériaux pour la reconstruction d'une église		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1880	*Suite des Arrêts du Conseil d'État.*		
	— Arrêté d'autorisation. — Recours. — Compétence. — [*Sieur Gascoin (consorts)*.].	458	171
11 déc.	Cours d'eau. — Irrigations. — Syndicat. — Séquestre. — Emprunt. — Porteurs d'obligations. — Demande en versement des sommes empruntées. — Contrat de droit civil. — Compétence judiciaire. — (*Sieur Grandin et autres contre membres du syndicat du canal de Beaucaire.*)	459	172
17 déc.	Travaux publics communaux. — Ouvrages imprévus; prix, rabais. — (*Sieur Armagnacq contre ville de Pau.*). .	465	175
17 déc.	Voirie (Grande). — Dégradations causées à la jetée d'un port maritime. — Coup de mer. — Force majeure; pilotage; règlement. — [*Ministre des Travaux Publics contre Minto* (*steamer* Chevington).].	467	174
24 déc.	Cours d'eau non navigable. — Pouvoirs de police du Préfet. — Canal dérivé de l'Eure. — Usine. Modification d'une palée. — Arrêté préfectoral ordonnant de démolir dans l'intérêt du libre écoulement des eaux. — Pas d'excès de pouvoirs. — (*Sieur Besnard-Beaupré.*).	469	175
24 déc.	Pensions civiles. — Pensions de l'armée de mer. — [*Ingénieur des Ponts et Chaussées chargé de la direction des travaux hydrauliques de Rochefort* (*sieur Courbebaisse*).].	470	176
24 déc.	Extraction de matériaux pour travaux d'une maison d'école. — Recours pour excès de pouvoirs contre l'arrêté préfectoral d'autorisation. — Non-recevabilité. — Compétence du conseil de préfecture, — (*Sieur de Talhouët.*).	473	177
24 déc.	Extractions de matériaux. — Carrière en exploitation. — Indemnité. — Expertise et tierce expertise. — Nouvelle expertise confiée au tiers expert seul. — Irrégularité. —		
1881	(*Sieurs Béraud frères contre Bourdin de Séré.*). . . .	474	178
21 janv.	Construction d'un tunnel de chemin de fer. — Décompte. — Déblais. — Nécessité d'employer la poudre et la dynamite au lieu de terrassiers. — Roc non prévu. — Demande d'un prix nouveau. — (*Sieur Laurent.*).	76	55
3 janv.	Pensions civiles. — Caisse des retraites de la Drôme. — Agent voyer. — Suspension après les événements de 1851. — Réintégration en 1870. — Retenues non versées dans l'intervalle. — Droit à pension. — (*Sieur Bernard.*)	136	78
3 janv.	Pont (Concessionnaires de). — Voirie (Grande). — Accumulation de décombres sous un pont. — Établissement d'une levée insubmersible et d'un pont en amont par une compagnie du chemin de fer. — Obstacle à l'écoulement des eaux. — Dégradation des berges de la rivière. — (*Ministre des Travaux Publics contre sieur Escarraguel.*). .	138	79
5 janv.	Amélioration du cours du Rhône à Beaujeu. — Décompte. — Cubage d'enrochements. — Demande d'indemnité pour erreur dans le mesurage des moellons. — (*Sieur Datty.*)	141	80

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1881 3 janv.	Mise en régie. — Travaux départementaux. — Arrêté préfectoral. — Absence d'approbation ministérielle. — Régularité — Compétence. — Régie déclarée régulière. — Décompte de la Régie. — (*Sieur Crété contre le Préfet de la Charente.*)	144	81
3 janv.	Abattoir communal. — Vices de construction. — Responsabilité de l'entrepreneur. — Délai conventionnel de vingt ans. — Validité. — (*Ville de la Fère contre héritiers Gallant.*)	151	82
3 janv.	Chemin de fer. — Contravention. — Arbres coupés sur un terrain dépendant ou limitrophe de la voie ferrée. — Recours du Ministre dans l'intérêt de la loi. — Question de fait. — Non-recevabilité. — (*Ministre des Travaux Publics contre sieur Mayoux et dame veuve Marcel.*)	154	83
14 janv.	Communes. — Chemins vicinaux. — Anticipation prétendue sur un chemin non classé comme vicinal. — (*Sieur Plessy.*)	155	84
14 janv.	Cours d'eau non navigable. Travaux publics. — Canal d'irrigation. — Souscription. — Demande en nullité. — Compétence. — (*Ministre des Travaux Publics contre dame de Bernis.*)	156	85
14 janv.	Travaux publics. — Application des articles 33, 44, 45 et 56 du devis général des travaux de génie. — Retard dans l'exécution des travaux : Mise en régie. — Demande en résiliation. — (*Sieur Raskin contre le Ministre de la Guerre.*)	158	86
14 janv.	Département. — Construction d'un chemin de fer d'intérêt local. — Résiliation. — Mise en régie. — Décompte. — Conditions générales de 1866. — (*Département de la Sarthe contre sieur Colas.*)	161	87
14 janv.	Communes. — Travaux à l'église. — Devis non soumis à la commission municipale. — Absence d'adjudication publique. — Urgence. — Nécessité de fournir de l'ouvrage aux ouvriers. — Malfaçons alléguées. — (*Sieur Sénart contre la ville de Brionne.*)	175	88
14 janv.	Communes. — Construction de mairie et école. — Malfaçons. — Architecte et entrepreneur. — Réception définitive. — Délai de garantie. — (*Commune d'Epaignes.*)	179	89
14 janv.	Communes. — Construction d'un pont à forfait. — Travaux supplémentaires non autorisés régulièrement. — Commune non débitrice. — (*Sieur Rouxel.*)	182	90
21 janv.	Communes. — Travaux publics. — Voirie (Grande). — Chemin d'exploitation intercepté par une voie ferrée. — (*Commune de Thil.*)	187	92
21 janv.	Communes. — Chemins vicinaux ordinaires. — Classement par la commission départementale. — (*Sieurs Fortin, Bertre et autres.*)	188	93
21 janv.	Dommages. — Procédure. — Arrêté prétendu par défaut. — Expertise et arrêté contradictoires. — Opposition non		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1881	*Suite des Arrêts du Conseil d'État.*		
	recevable. — Désaccord des experts. — Absence de tierce expertise. — Nullité. — (*Compagnie du chemin de fer du Midi contre sieur Paillisse et autres.*).	189	94
21 janv.	Dommage. — Inondation imputée aux travaux exécutés pour l'établissement d'un chemin de fer. — Responsabilité. — (*Compagnie d'Orléans contre sieurs Portes et Favarel.*)	191	95
21 janv.	Dommages causés à une propriété par le débordement d'un ruisseau, attribués aux travaux exécutés par une ville dans ledit ruisseau et sur un chemin. — (*Ville de Crest.*). .	194	96
21 janv.	Dommages. — Terrains fouillés pour la construction d'un chemin de fer. — Éléments du préjudice : aspect et abords d'une propriété modifiés : usage d'une servitude rendu impossible : nécessité de travaux protecteurs contre les éboulements. — Appréciation de l'indemnité. — (*Sieurs Bridet et Deruad contre sieur Mallet, et Compagnie des chemins de fer Paris-Lyon-Méditerranée contre héritiers Audouard.*).	197	97
21 janv.	Voirie (Grande). — Fleuve. — Contravention. — Vidange déversée dans un égout qui débouche dans la Seine. — (*Dame veuve Oriol.*).	201	98
21 janv.	Chemin de fer. — Construction. — Servitude de ne pas bâtir. — Alignement. — Calcul de la distance. — (*Sieurs Noël et Viguier.*)	203	99
28 janv.	Communes. — Travaux publics. — Voirie municipale. — Refus d'alignement. — Demande d'indemnité. — Rejet sans expertise. — (*Sieur Sarlandie.*).		100
28 janv.	Marais (Dessèchement de). — Syndicat pour l'assainissement de la vallée de la Dives. — Entretien. Taxes. Expertise ordonnée et non faite. — Degré d'intérêt déterminé par l'étendue des propriétés. — (*Sieurs Porin et autres.*).	205	101
28 janv.	Dommage. — Deux éboulements successifs dans des puits. Action en indemnité contre la ville de Marseille. — Intérêts, compensation. — (*Ville de Marseille contre sieur Raymond et dame Amphoux.*).	207	102
4 février.	Décompte. — Réclamations comprises dans les réserves formulées lors de l'acceptation du décompte. — Recevabilité. — (*Ministre des Travaux Publics contre sieur Levéque.*).	212	508
11 février.	Communes. — Salubrité. — Égouts. — Taxes particulières. — Contrainte. — Annulation. — (*Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée.*).	711	509
11 février.	Voirie (Grande). — Contestation entre une compagnie de tramways et une compagnie d'omnibus. Compétence judiciaire. — (*Compagnie des chemins de fer parisiens, Tramways-Nord.*).	712	510
11 février.	Extraction de matériaux. — Dommages. — Indemnité. — Fermier. — Bail antérieur à l'arrêté d'occupation. — Re-	715	

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1881			
	nouvellement postérieur. — Évaluation de l'indemnité. — (*Sieur Jeanne-Deslandes.*).	716	311
11 février.	Voirie (Grande). — Contravention. — Égouts de la ville de Paris. — Dégradations. — Compétence. — Procédure. — Délai d'affirmation du procès-verbal. — Prescription. — Dommages à fixer par état. — (*Sieur Arlot.*).	720	312
25 février.	Dettes de l'État. — Compétence. — Dommage. — Cumul. Chômage d'une écluse pour réparation. — Avis tardivement donné aux bateliers. — Demande d'indemnité contre l'État. — (*Sieurs Piau, Baudrier et autres.*).	724	313
25 février.	Dommages. — Puits taris par le percement d'un tunnel de chemin de fer. Réserves faites devant le jury d'expropriation pour cette cause éventuelle de préjudice. — Indemnité due. — (*Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, contre sieurs Baril, Laporte et autres.*). . . .	726	314
4 mars.	Cours d'eau. — Association et canaux d'irrigation. — Élections. — Annulation. — (*Sieurs Boyer, Bès et autres.*).	729	315
4 mars.	Dettes de l'État. — Voirie (Grande) — Chemins de fer. — Garantie d'intérêts. — (*Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.*).	730	316
4 mars.	Dommages. — Accumulation des eaux s'écoulant d'un chemin vicinal de grande communication. — Invasion des eaux dans une cave et dans un rez-de-chaussée. — Rejet d'une demande d'indemnité annuelle. — (*Sieur Souques.*)	738	317
4 mars.	Voirie (Grande). — Contraventions. — Formalités, — Chemin de fer. — Commissaire de surveillance administrative. — Affirmation et enregistrement des procès-verbaux. — (*Ministre des Travaux Publics contre sieur Filoque.*).	739	318
11 mars.	Décompte. — Expertise. — Formalités substantielles. — (*Ville de Paris contre sieur Moisant.*).	741	319
11 mars.	Dommages. — Indemnité pour dommage actuel. — Et indemnité à charge de travaux. — Réserve par le conseil de préfecture des dommages ultérieurs. — Intérêts et intérêts des intérêts. — (*Compagnie du chemin de fer de Paris-Lyon-Méditerranée contre demoiselle Domet de Mont.*).	831	352
11 mars.	Voirie (Grande). — Contraventions — Introduction de bestiaux sur la voie ferrée. — (*Sieurs Lallement et Garnery.*).	833	353
18 mars.	Cours d'eau. — Association syndicale. — Compétence. — Apport de digues à un syndicat. — Dépens. — (*Syndicat des digues de la Gresse contre le sieur de Pélissière.*).	837	355
18 mars.	Voirie (Grande). — Carrières (Exploitation de) — Voisinage d'un chemin de fer. — Interdiction administrative de la carrière. — Dommage. — Compétence du conseil de préfecture. — (*Ministre des Travaux Publics contre sieurs Perravex et Bozzino.*).	840	356

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1881	*Suite des Arrêts du Conseil d'État.*		
18 mars.	Communes. — Pont concédé. — Reconstruction. — Subvention de l'État. — (*Ministre de l'Intérieur contre sieur Maurel.*)	842	357
18 mars.	Commune. — Entreprise de travaux de canalisation. — Décompte. — (*Ville de Toulouse contre sieurs Paris, Tarbé, Jougla et autres.*)	844	358
18 mars.	Exhaussement de la voie publique en face d'une maison. — Appréciation du dommage en tenant compte du préjudice éprouvé. — Rejet. — (*Sieur Lenoir.*)	850	359
18 mars.	Nivellement. — Modification projetée de la voie publique. Excès de pouvoirs, — (*Sieur Van Veerssen et Cie.*)	852	360
18 mars.	Voirie (Grande). — Port de Bordeaux. — Dépôts de paillons sur le quai. Contravention. — (*Sieur Vandercruyce.*)	858	361
18 mars.	Voirie (Grande). — Canal de la Haute-Deule. — Servitude de halage. — Contravention. — (*Sieur Colombier.*)	854	362
18 mars.	Voirie (Grande). — Plantations sur les routes. — Dommage causé par les racines. Dettes de l'État. — (*Sieur Lion.*)	856	363
25 mars.	Communes. — Conseil municipal. — Délibération. — Diffamation. — (*Commune de Montrem.*)	857	364
25 mars.	Cours d'eau. — Travaux défensifs. — Syndicat. — Revision du classement. — Réduction de taxes. — (*Sieurs Tessier et autres.*)	859	365
25 mars.	Cours d'eau. — Associations syndicales. — Canaux d'arrosage et d'irrigation. — Décret constitutif de l'association. — Dissolution par le Préfet. — Excès de pouvoirs. — (*Sieur Giraud, de Bilotti et autres.*)	862	366
25 mars.	Cours d'eau non navigables. — Curage. — Taxes. — Réclamation collective : timbre. — Assimilation aux contributions directes. — (*Ministre des Travaux Publics contre sieurs Greel, Barde et autres.*)	863	367
25 mars.	Extraction de matériaux et occupation de terrains. — (*Compagnie des chemins de fer du Midi contre sieurs Noell, Moret et autres.*)	866	368
25 mars.	Décompte. — Construction d'une route. — Cahier des clauses et conditions de 1866. — (*Ministre des Travaux Publics contre sieurs Aleth et Guédé.*)	868	369
25 mars.	Voirie (Grande.) — Voirie fluviale. — Contravention. — Expertise ordonnée par le conseil de préfecture. — Frais. (*Ministre des Travaux Publics contre sieurs Bertaud et Davous.*)	872	370
1er avril.	Communes. — Chemins vicinaux. — Anticipation. Alignement donné et suivi. — Refus de restituer une bande de terrain. — Pas de contravention. — (*Sieur Siramy.*)	874	371
1er avril.	Travaux publics. — Article 30 du cahier des clauses et conditions générales de 1866. — Marché pour l'entretien d'une route. — Augmentation de plus d'un sixième, — Résiliation. — (*Ministre des Travaux Publics contre sieur Vigneau.*)	875	372

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1881			
1er avril.	Mise en régie. — Acceptation d'un nouvel entrepreneur. — Cautionnement. — (*Sieur et dame Rond.*)	877	373
1er avril.	Travaux publics. — Dommages. — Qualité pour réclamer. — (*Ville de Charolles.*)	878	374
1er avril.	Dommages causés par l'exhaussement d'une rue. — Plus-value résultant de l'amélioration de la voie. — Appréciation exacte par le conseil de préfecture. — Rejet. — (*Commune de Combronde contre sieur et dame Clostre-Aubert.*)	879	375
1er avril.	Voirie (Grande). — Contravention. — Canal d'irrigation. — Empiètement. — Annulation de procès-verbaux par le conseil de préfecture. — Recours des parties non-recevable. — (*Sieur Yvert, liquidateur judiciaire de la société des eaux de Nîmes.*)	881	376
8 avril.	Cours d'eau non navigables. — Association syndicale. — Curage. — Taxes. — (*Sieur Belton.*)	882	377
13 avril.	Décompte. — Travaux dans un port. — Expertise. — (*Sieur Boistelle.*)	883	378
13 avril.	Travaux publics départementaux. — Honoraires d'architecte. — Gestion d'affaires; intérêts. — (*Sieur Amé contre département du Morbihan.*)	952	423
13 avril.	Dommages. — Travaux communaux exécutés par les ingénieurs de l'État. — Responsabilité de la ville. — *Ville de Caen contre sieur Cosnard-Desclozets.*)	955	424
13 avril.	Dommage. — Chemin de fer. — (*Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée contre le sieur Gounin.*)	957	425
13 avril.	Hôtel de ville de Paris. — Décompte. — (*Sieur Vernaud contre ville de Paris.*)	960	426
13 avril.	Travaux publics départementaux. — Dommage. — (*Sieur Jacomy contre département des Pyrénées-Orientales.*)	961	427
6 mai.	Dettes de l'État. — Responsabilité des maîtres de port. — Navire entrant dans une écluse. — Avarie. — (*Sieurs Tysack et Bramfort.*)	963	428
6 mai.	Dommage. — Compagnies de chemin de fer. — Prise d'eau dans un étang. — (*Chemin de fer d'Orléans contre le sieur Frugier.*)	965	429
13 mai.	Cours d'eau. — Travaux défensifs. — Digue. — Syndicat. — Répartition de dépenses. — Intérêts de taxes. — (*Syndicat des Moltères du Mollenel de Saint-Valery sur Somme contre la Compagnie du chemin de fer du Nord.*)	967	430
13 mai.	Cours d'eau navigables. — Curage. — Taxes. — Syndicat constitué par arrêté préfectoral. — Modification des anciens usages (curages annuels d'un fossé qui serait une propriété privée : élargissement et approfondissement ordonnés et non simple curage.) — Compétence du conseil de préfecture. — (*Sieur Arrérat.*)	971	431
13 mai.	Marais (Dessèchement des). — Association syndicale libre, puis autorisée. — Travaux antérieurs à l'autorisation. —		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1881 3 juin.	Cours d'eau. — Algérie. — Association syndicale. — Dépenses d'entretien de travaux utiles à l'irrigation. — Répartition proportionnelle. — Régularité. (*Syndicat des eaux de l'Habra.*)	1110	485
3 juin.	Cours d'eau non navigables. — Usine antérieure à 1789. — Réglementation par le Préfet. — Recours contentieux. — (*Sieur Pissevin.*)	1112	486
3 juin.	Dommages. — Extraction de matériaux. — Terrain comprenant plusieurs espèces de matériaux. — Exploitation. de l'une d'elles seulement. — Arbres, — (*Compagnie des chemins de fer du Nord contre commune de Lapugnoy*)	1114	487
3 juin.	Dommage. — Carrière en exploitation. — Chemin de fer. — Interdiction d'exploiter. — Indemnité due. — Compétence. — (*Compagnie du chemin de fer du Nord contre sieur Péretmère.*)	1117	488
3 juin.	Dommage direct et matériel. — Diminution du nombre et des facilités d'accès d'un hôtel. — Indemnité. — Intérêts du jour de la demande. — (*Sieur Serres contre le département des Landes.*)	1120	489
3 juin.	Dépossession ; compétence. — Dommage éventuel. — (*Sieur Gauthier contre département des Pyrénées-Orientales*)	1121	490
17 juin.	Décompte. — Matériel pris en charge au début de l'entreprise et remis à l'Etat à son expiration. — (*Sieurs Bauquin et Maufra.*)	1124	491
17 juin.	Dommages. — Inondation aggravée par les travaux d'un pont. — Intérêts du jour de la demande. — (*Compagnie des chemins de fer du Midi contre sieur Combet et autres.*)	1126	492
17 juin.	Voirie (Grande). — Rivières navigables. — Palissade établie et arbres plantés sur la propriété du requérant. — Trous creusés dans le lit de la Saône ; contravention ; amende réduite par le conseil d'Etat, — (*Sieur Canard.*)	1129	493
24 juin.	Cours d'eau. — Canal d'irrigation. — Taxes d'arrosage : validité des souscriptions ; compétence du conseil de préfecture. — (*Compagnie nationale des canaux agricoles.*)	1131	494
24 juin.	Cours d'eau non navigables — Rôle émis par le syndicat d'une association (canal de Thuir) dont l'arrêté constitutif a été annulé, pour excès de pouvoirs, par le Conseil d'Etat. — Décharge des taxes. — (*Sieurs Nicolau de Vilar et autres.*)	1133	495
24 juin.	Décompte. — Vérification supplémentaire, ordonnée après expertise ; caractères d'expertise. — Formes à suivre. — Article 302 et suivants, — Code de procédure civile. — (*Sieur Della contre commune de Grimaud.*)	1134	496
24 juin.	Offre de concours faite par une commune à une compagnie de chemin de fer sous la condition que la ligne à établir suivrait une direction déterminée. — Condition remplie.		

153.

1

déc

1

24.

1er

8.

8.

15.

16.

22

22 j

29 j

29 j

29 j

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1881			
5 août.	Dommages. — Dérivation de sources de la Vanne par la ville de Paris.—(*Sieur Régnier contre ville de Paris.*)	1239	542
5 août.	Occupation temporaire. — Propriété close. — Chaussée. Exemption.— (*Compagnie des Salins du Midi.*). . . .	1241	543
5 août.	Voirie (Grande). — Introduction d'animaux sur la voie ferrée. — Contravention.—(*Ministre des Travaux Publics contre Sieur Sanloup.*).	1243	544
6 août.	Cours d'eau. — Dommages à une usine. — Canalisation de la Meuse. — Indemnité. — Vente nationale. — Nécessité ou inutilité d'expertise préalable. (*Sieurs Piette et consorts.*).	1319	595
6 août.	Compétence. — Cahier des charges de 1866. — Demande de résiliation pour cause d'augmentation du sixième : rejet par le Ministre. — Recours direct au Conseil d'Etat non recevable. — Compétence du conseil de préfecture. — (*Sieur Perrot.*).	1324	596
6 août.	Algérie. — Résiliation. — Reprise du matériel. — Frais de garde, d'entretien et de magasinage. — Indemnité. — Renvoi devant l'Administration. — Cahier des charges de 1866 (art. 34 et 43). —(*Sieur Dessoliers.*).	1325	597
6 août.	Décompte. — Expertise ordonnée : nouveau décompte accepté. — (*Sieur Ferré.*).	1329	598
6 août.	Dommage.—(*Compagnie des chemins de fer de l'Est contre sieurs Renson, Thiry-Borgnet et autres.*).	1330	599
6 août.	Voirie (Grande). — Canal. — Echouement d'un navire. — Force majeure. — Indemnité. — Compétence. — Contravention. — Renvoi des fins du procès-verbal. — (*Sieur Rochard-Lebreton.*).	1332	600
11 nov.	Cours d'eau non navigable. — Dommage à une usine n'ayant pas d'existence légale. — Non-lieu à indemnité pour diminution de force motrice, et par suite inutilité d'une expertise pour en évaluer l'importance. — (*Dame veuve Folacci.*).	1334	601
11 nov.	Travaux publics communaux. — Décompte. — Machines élévatoires. — Ingénieur des Ponts et Chaussées. — Responsabilité. — (*Commune de Pont-Saint-Esprit contre sieurs Thouvenot et Bergeron frères.*).	1336	602
11 nov.	Dommages. — Travaux de chemin de fer. — Inondation aggravée.—(*Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne contre sieur Saint-Pastous.*).	1339	603
18 nov.	Cours d'eau non navigables. — Usines. — Règlement. — Droit de police. — (*Sieur Corbin.*).	1345	604
18 nov.	Travaux publics. — Décompte. — Régie. — (*Sieurs Monjalon frères.*).	1347	605
18 nov.	Travaux publics communaux. — Distribution d'eau et de gaz. — Chose jugée. — Procédure. — (*Sieurs Monduit et Béchet contre ville de Joigny.*).	1355	606
18 nov.	Travaux publics. — Chemins vicinaux. — Extraction de matériaux. — (*Commune de Fouqueville contre dame veuve Bonvallet.*).	1357	607

DATES des décisions.	
1881	
25 nov.	Pensio — P
2 déc.	Travau — C *dica*
2 déc.	Compé d'un voitu *Préf*
2 déc.	Voirie — S Trav *tres* *veu*
16 déc.	Conces du M l'aut appr d'ins *tre* *née.*
16 déc.	Cours tion. tence *de l*
16 déc.	Travau tion Gesti *mun* *tre*
16 déc.	Domma Race nité. *teau*
16 déc.	Voirie les desd des c *Trav*
16 déc.	Voirie Cons Proc des s *frère*

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
	ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION (Chambre civile).		
1881			
5 janv.	Chemins de fer. — Tarif spécial. — Clause de non-garantie. — Pesage. — (*Sieur Hannier.*)	478	179
11 janv.	Cours d'eau. — Prescription. — Ouvrages apparents. — (*Sieurs Abrial.*)	479	180
31 janv.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Pourvoi. — Envoi des pièces. — Consignation d'amende. — Délai. — Jurés. — Serment. — (*Dame Vivarez veuve Chavasse et héritiers Téron.*)	482	181
2 février.	Chemins de fer. — Avaries. — Responsabilité. — Faute. — Preuve. — (*Sieurs Nègre et Rommel frères.*)	483	182
2 février.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Dépossession. — Privilège. — (*Dame Delacroix veuve Goussard.*)	484	183
16 février,	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Formalités. Production. — Jugement. — (*Commune de Jouvigny.*)	485	184
23 février.	Chemins de fer. — Transport des marchandises. — Livraison en gare. — Avis. — (*Sieurs Brondet Martin et Cie.*)	486	185
25 février.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Chemins vicinaux. — Magistrat directeur. — (*Sieur Moreau Alphonse.*)	487	186
2 mars.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Jury spécial. — Liste ancienne. — (*Sieurs Jules Vieil et Félicien Déodat.*)	488	187
7 mars.	Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Perte. — Prescription. — (*Sieur Justin Pierre, compagnie des chemins de fer de l'Est et sieur G. Rossfelder.*)	489	188
9 mars.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Jury. — Désignation. — (*Sieur Blondel.*)	492	189
16 mars.	Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Voituriers successifs. — Obligations directes. — Transport de marchandises. — Tarifs spéciaux. — (*Sieur Blanchin.*)	494	190
23 mars.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Tableau des offres. — Plans parcellaires. — Communication aux jurés. — (*Maire de la commune de Montmarault.*)	495	191
26 avril.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Délibération. — Interruption. — Magistrat directeur. — (*Commune de Cenis.*)	496	192
4 mai.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Offres. — Indemnité. — (*Préfet de l'Yonne et maire de la commune de Gy-l'Evêque.*)	497	193
4 mai.	Commune. — Responsabilité. — Ville de Paris. — Cassation. — Consignation d'amende. — (*Ville de Paris.*)	498	194
10 mai.	Chemin rural. — Passage. — Dommages-intérêts. — Commune. (*Sieurs Albugues et Grayssac.*)	500	195
11 mai.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Procès-verbal. — Ordonnance. — Publicité. — Offres complémentaires. — Notification. — (*Préfet de la Meuse.*)	502	196

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
	Suite des Arrêts de la Cour de cassation (Chambre civile).		
1881			
30 mai.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Jury. — Convocation. — Exploit remis au maire. — (*Ville d'Amiens.*)	504	197
30 mai.	Domaine de la couronne. — Inaliénabilité. — Concession d'eau. — (*Département de la Seine et l'État.*)	505	198
1er juin.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Cession amiable. — Bail. — (*Ville de Sens* (*Yonne.*)	507	199
13 juin.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Jury. — Nombre des jurés. — (*Sieur Legrain et autres.*)	508	200
7 juin.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Jury. — Nombre des jurés. — (*Bureau de bienfaisance d'Aire.*)	614	258
15 juin.	Cours d'eau. — Algérie. — Usine autorisée. — Dommages-intérêts. — (*Sieur Mohamed-ben-Saad.*)	616	259
28 juin.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Jury. — Convocation. — Magistrat directeur. — Compétence, — (*Sieur Royer.*)	617	260
5 juillet.	Eaux. — Règlement particulier. — Pouvoir judiciaire. — Prescription. — Propriété non riveraine. — Compétence. — Actes administratifs. — Interprétation. — (*Dame Cottet, veuve Renoux et autres.*)	619	261
11 juillet.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Déclaration. — Offres. — Notification. — (*Dame Rostand de Saint-Poncy.*)	623	262
11 juillet.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Indemnité éventuelle. — (*Dame Turpault veuve Gautreau.*)	624	263
11 juillet.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Offres. — Notification. — Préfet. — (*Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.*)	625	264
11 juillet.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Formalités. — Constatation. — (*Sieur Verdier, maire de la commune de Moulons.*)	627	265
19 juillet.	Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Action en détaxe. — Péremption. — (*Sieurs Germain, Primois et compagnie anonyme du chemin de fer de l'Ouest.*)	628	266
20 juillet.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Pourvoi. — Renvoi devant un nouveau jury. — (*Sieur Rossi.*)	629	267
20 juillet.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Indemnité. — (*Consorts Sans.*)	630	268
20 juillet.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Indemnité. — Erreur. — (*Sieur Sans.*)	632	269
25 juillet.	Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Retard. — Responsabilité. — Tarifs internationaux. — (*Sieurs Virchaux, Duloup et dame veuve Muller.*)	633	270
2 août.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Compétence. — Jury. — Dommage direct. — (*Sieur Jean Touron fils aîné.*)	1246	545

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1881			
2 août.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Compétence. Jury. — Indemnité spéciale. — (*Sieur Taillefer.*). . . .	1247	546
25 août.	Chemins de fer. — Tarif spécial. — Clause de non-garantie. — Preuve. — (*Sieur Desthorest.*).	1247	547
24 août.	Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Réception de la marchandise et payement du prix de transport. — (*Sieurs Ranciat et Luneau.*).	1248	548
8 nov.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Significations. — Election de domicile. — (*Sieur l'Hôpital.*). . .	1249	549
16 nov.	Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Réception et payement du prix de transport. — Frais de stationnement. — (*Sieur Dubois.*).	1250	550
16 nov.	Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Refus de prendre livraison. — Vente. — Responsabilité. — (*Sieur Paul Merville.*).	1251	551
29 nov.	Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Livraison. — (*Sieur Duclaux.*).	1252	552
30 nov.	Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Avaries. — Expertise. — (*Sieurs Lapalud et Déchet.*).	1254	553
30 nov.	Chemins de fer. — Avaries. — Responsabilité. — Preuve. — (*Sieur Péponey.*).	1255	554
6 déc.	Compétence. — Régime des eaux. — Droit de propriété. — Servitude. — (*Sieur Garnier père.*).	1256	555
7 déc.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Visite des lieux. — Indemnités alternatives. — Procès-verbal. — Enonciations. — (*Sieur Thierry-Delanoue.*).	1257	556
19 déc.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Magistrat directeur. — Excès de pouvoirs. — (*Sieurs Bordet.*). .	1259	557
21 déc.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Dépôt du plan parcellaire. — Délai. — (*Époux Roger.*).	1261	558
1882			
4 janv.	Expropriation pour cause d'utilité publique. — Indemnités alternatives. — Passage à niveau. — (*Sieur de Nays.*).	1262	559
18 janv.	Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Payement du prix. — Réserves. — (*Sieurs Joseph Jeanton.*).	1263	560
24 janv.	Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Tarif. — Voitures. — (*Sieur Jacquemot.*).	1263	561
24 janv.	Chemins de fer. — Employé. — Indemnité. — (*Sieur Choulet.*).	1264	562
	ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION (Chambre criminelle).		
1881			
10 mars.	Lois et règlements. — Arrêté municipal. — Voie publique — Trottoirs. — Contravention. — Anciens usages. — Exception préjudicielle. — Sursis. — (*Sieur Gavot père et consorts.*).	635	271
10 mars.	Lois et règlements. — Arrêté municipal. — Recours. — Sursis. — Voie publique. — Trottoirs. — Contravention. — Anciens usages. — Exception préjudicielle. — Sursis. — (*Sieurs Jules Lombardon et autres.*).	637	272

	(*Sieur Emile Gaujard et Cléonice Marie.*).	[illegible]	[illegible]
17 juin.	Voirie. — Construction élevée sur la voie publique. — Contestation sur le caractère de grande et de petite voirie. — Motifs insuffisants. — (*Sieur Mathieu Estrade.*).	1168	[illegible]
18 août.	Voie publique. — Jet d'eau. — Excuse illégale. — (*Dame Deloy.*)..	1270	[illegible]
25 août.	Voitures. — Plaque. — Double responsabilité du propriétaire et du conducteur. — (*Sieur Jean Laballe.*). . . .	[illegible]	[illegible]
25 août.	Voirie. — Travaux faits sans autorisation. — Démolition. — Absence de préjudice. — (*Sieur Victorin Maurin.*).. .	1272	[illegible]
	TRIBUNAL DES CONFLITS.		
1881			
15 janv.	Compétence. — Travaux exécutés à une église par le curé de la paroisse, sans autorisation régulière. — Demande en payement. — Caractère de travaux publics. — Conflit négatif. — Dépens. — (*Sieur Dasque contre commune du Lutilhous.*).	184	[illegible]
12 mars.	Compétence. — Cession amiable d'un terrain à l'Etat pour la confection d'une route. — Obligation de reconstruire un mur de soutènement. — Mode d'exécution. — Conflit négatif. — Dépens réservés. — (*Sieur Battle contre l'Etat.*).	854	[illegible]
	CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES.		
1881			
28 déc.	Passage du service hydraulique des attributions du Ministère des Travaux Publics dans celles du Ministère de l'Agriculture.	[illegible]	[illegible]
1882			
9 janv.	Règles à suivre pour la transmission des affaires dépendant du service des ponts et chaussées.	81	[illegible]
14 janv.	Outillage des ports maritimes de commerce.	[illegible]	[illegible]
14 janv.	Ports maritimes de commerce. — Organisation de l'outillage.		
25 janv.	Service de la statistique. — Remboursement du prix des échelles de jaugeage des bateaux.		
26 janv.	Baux d'entretien durant plusieurs années. — Timbre du bordereau des prix.		

DATES des décisions.	INDICATION DES MATIÈRES.	NUMÉROS des pages.	NUMÉROS des articles.
1882			
20 février.	Routes nationales. — Règlement pour le service des cantonniers.	363	148
20 mars.	Frais honoraires des ingénieurs des mines. — Modification de l'article 2, § 4, du décret du 10 mai 1854	511	201
31 mars.	Remises de réquisitions aux trésoriers-payeurs généraux de passer outre au payement de mandats. — Application de l'article 88 du règlement du 16 septembre 1843. . . .	514	202
5 avril.	Avenues d'accès aux gares de chemins de fer. — Conditions de classement de ces avenues dans la voirie soit vicinale soit départementale.	642	273
1er mai.	Canaux. — Rivières canalisées. — Nouveau règlement de police de la navigation.	1003	442
10 juin.	Tableau indiquant les modifications survenues dans le personnel des agents inférieurs.	886	379
20 juin.	Routes nationales. — État de décomposition des dépenses d'entretien. — Classification de certains articles spéciaux. — Instructions.	886	380
22 juin.	Routes nationales. — Permissions de grande voirie. — Pose de conduites d'eau et de gaz. — Instructions. . . .	888	381
1er juillet.	Créances d'exercices clos. — Instruction en vue de la déchéance quinquennale.	999	439
7 juillet.	Bacs. — Modification du modèle de cahier des charges. . .	1000	440
10 juillet.	Chemins de fer d'intérêt local. — Instructions	1002	441
1er août.	Nomination des agents secondaires et des agents inférieurs des ponts et chaussées.	1150	501
3 août.	Demande de divers fabricants de chaux.	1151	502
11 août.	Déclaration d'utilité publique des chemins de fer d'intérêt local. — Dossiers à produire à l'appui des projets de loi.	1152	503
31 août.	Créances payables dans les départements et dont le payement est réclamé à Paris.	1274	569
6 sept.	Chemins de fer construits par l'Etat. — Superstructure. — Matériel fixe des voies. — Renseignements à transmettre par les services de construction au service central du matériel fixe pour la préparation des projets de fournitures.	1275	570
7 nov.	Publicité à donner aux adjudications de travaux publics. — Travaux métalliques ; communication des pièces des projets.	1483	662
21 nov.	Marché de gré à gré.	1485	663
	(Pour les décisions relatives au Personnel, voir la table analytique ci-après).		

FIN DE LA TABLE CHRONOLOGIQUE.

DEUXIÈME

ANALYSE DES MATIÈRES PAR

A

ABRIAL, 479.
Adjudications de travaux publics (Publicité à donner aux). Travaux métalliques, communication des pièces, des projets, (*Circ.*), 1483. — Marché de gré à gré et adjudications restreintes, (*Circ.*), 1483.
Adour (Inondations de l'). Défense du village d'Izotges (Gers), 582. — Amélioration de la navigation du bas Adour, 576.
Affectation de terrains au Département des Travaux Publics : Allier, 1457. — Ardennes, 263. — Hérault, 1072. — Nord, 1456. — Pas-de-Calais, 1403.
Ain (Département de l'). Emprunt, 568.
Aisne (Département de l'). Emprunt, 24.
Aisne canalisé (Amélioration de l'), 579.
ALBUGUES et Cravsac, 500.
ALÈTH et Guéné, 868.
Alger (Département d'). Emprunt, 25.
Alger (Ville d'), 1367.
Algérie (Organisation administrative de l'), 113 ; — attributions déléguées par le Ministre des Travaux Publics au Gouverneur général, 116.
Allier (Département de l'). Emprunt et impôt extraordinaire, 10.
Alpes (Basses). Emprunt et impôt extraordinaire, 788.
Alpes (Département des Hautes). Emprunt et impôt extraordinaire, 566.
AME, 952.
Amiens (Ville d'), 504.
AMPHOUX (Dame) et Raymond, 212.
Approvisionnement de Paris. — Fixation de la cotisation à percevoir sur les bois flottés, pendant l'exercice 1882, 678.
Ardèche (Département de l'). Augmentation d'un emprunt, 25. — Impôt extraordinaire, 565.
ARLOT, 720.
ARMAGNACQ, 460.
ARRÉRAT, 971.

B

Bacs : Modification du modè cahiers des charges, 1000.
Bacs : Approbation de tarifs.
— (1) De Légugnon sur le gave ron, 604.
— (2) Entre Créteil et Saint-Ma la Marne, 907.
— (3) De Dives sur la Dives (Cal 1176.
— (4) De Kernevel, en rade de l (Morbihan), 1460.
Baïhaut (sa nomination au po

sous-secrétaire d'Etat au Ministère des Travaux Publics), 1088.
BALISAGE dans les eaux maritimes (Protection du), 785.
BARDE, GREEL et autres, 863.
BARIL, LAPORTE et autres, 726.
BARRIERES, VIROLES et autres, 973.
BARTHELEMY, 1138.
BATTLE, 834.
BAUDOIN, 1097.
BAUDRIER, PIAU et autres, 724.
BAUQUIN et MAUFRA, 1124.
BAUX d'entretien durant plusieurs années. Timbre du bordereau des prix. *Voir* comptabilité.
BECHET et MONDUIT, 1355.
BELTON, 882.
BERCIOUX, 1378.
BERGERON et THOUVENOT, 1336.
BERNARD, 136.
BERNARD DE LA VERNETTE SAINT-MAURICE, 1370.
BERNIS (Dame de), 156.
BERAUD (Frères), 474.
BERTAUD et DAVOUS, 872.
BERTRANDON, 987.
BERTRE, FORTIN et autres, 188.
BÈS, BOYER et autres, 729.
BESNARD-BEAUPRÉ, 469.
BIBLIOTHÈQUE nationale à Paris (Isolement et agrandissement de la), 574.
BILLOTTI (de), GIRAUD et autres, 862.
BLANCHIN, 494.
BLONDEL, 492.
Bois flottés. *Voir* approvisionnement de Paris.
BOISTELLE, 883.
BONNOTE, 1377.
BONVALLET (Dame veuve), 1357,
BORDET, 1259,
BOUC (Amélioration du port de), 1436.
BOUCHES-DU-RHONE (Département des). Emprunts, 19.
BOULOGNE (Affectation d'un terrain au port de), 903.
BOURDIN DE SERÉ, 474.
BOYER, BÈS et autres, 729.
BOZZINO et PERRAVEX, 840.
BRAMFORT et **TYSACK**, 965.
BREUIL-LE-VERT et BREUIL-LE-SEC (Communes de), 1147.
BRIDET et **DERUAD**, 197.
BRIERE, 1238.
BRIONNE (Ville de), 175.
BRONDET, MARTIN et Cie, 486.
BUDGET :
— (1) Fixation du budget général des dépenses et des recettes de l'exercice 1882 (*Extraits*), 10.
— (2) Répartition du crédit supplémentaire ouvert sur l'exercice 1881, pour l'inscription des pensions civiles, 132.
— (3) Transport de crédits du budget général de 1882, nécessité par la création des Ministères : des Arts, du Commerce et des Colonies, de l'Agriculture, et par le rattachement du service des cultes au Ministère de l'Instruction publique. 608.
— (4) Ouverture ou annulation des crédits sur les exercices 1879, 1880, 1881 et 1882, 1057, 1292.
— (5) Ouverture d'un crédit extraordinaire pour des travaux destinés à alimenter les canaux de Briare et du Centre, 1172.
— (6) Ouverture et annulation des crédits supplémentaires et extraordinaires sur les budgets ordinaires et extraordinaires des exercices 1881 et 1882 ; ouverture de crédits spéciaux d'exercices périmés et clos, etc., 1448.
— (7) Ouverture d'un crédit sur l'exercice 1882, pour la démolition et l'enlèvement des ruines du palais des Tuileries, 1291.
BUFFE, 990.
BUREAU de bienfaisance d'Aire, 614.

C

CAEN (Ville de), 955.
CALAIS (Port de). Restauration de la digue basse de la jetée de l'Ouest, 1073.
CANARD, 1129.
CANAUX et rivières canalisées. Nouveau règlement de police de la navigation, 744, 1003.
CANAUX :

1° *Canaux de navigation.*

Institution d'une commission pour fixer le prix du rachat des canaux de Beaucaire et de la Radelle, 595.
Construction d'un canal de jonction à la Meuse, 1292.
Amélioration du canal de la Colme (Nord), 570.

2° *Canaux d'irrigation et de submersion.*

— (1) Etablissement du canal dit de Ventavon, à dériver de la Durance, 5.
— (2) Construction du canal de la Petite-Vence, entre la Verrerie et le canal de Roize (Isère), 571.

CANAUX (*suite*) :

— (3) Construction du canal dit de Raonnel, destiné à la submersion de terrains (Aude), 573.
— (4) Achèvement du canal du Forez, 1445.
— (5) Exécution d'un canal dérivé de l'Hérault, et destiné à desservir une partie des territoires de douze communes du département de l'Hérault, 1298.

Divers.

Canal du Berry. Agrandissement du port de Montluçon (Allier), 1455.
Canal de l'Est. Perception, par la commune de Maizey, de droits pour les dépôts de marchandises, et établissement d'une grue, 323. — Affectation de terrains, 1069, 1074.
Canal de l'Oise à l'Aisne. — Prise de possession de terrains pour son établissement, 906, 1173.
Canal latéral à l'Oise. — Établissement d'un service de touage à vapeur entre Chauny et Janville, 686.
CANTAL (Département du). Impôt extraordinaire, 566.
CANTONNIERS (Règlement pour le service des), 363.
CARTERET (Port de). Établissement d'un quai et d'une cale, 1072.
CASELLAS et SOLER DE BALLESTER, 440.
CASTAGNON, 1372.
CATIER, 1358.
CENIS (Commune de), 496.
CETTE (Port de). Extension et amélioration des quais, 784. — Etablissement d'une carrière et d'un chemin de fer destinés à l'amélioration du port, 575.
CHALOT et HEURLIER. 1089.
CHARENTE-INFÉRIEURE (Département de la), modification de la destination de deux emprunts, et emprunt, 788.
CHAROLLES (Ville de), 878.

CHEMINS DE FER :

— (1) Loi portant concession d'un chemin de fer de Dakar à Saint-Louis, 1402.
— (2) Décret qui rend exécutoire à la Réunion l'ordonnance du 15 novembre 1846, sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer, 666.
— (3) Décret relatif à la composition du Conseil d'administration des chemins de fer de l'État, 829.
— (4) Décret qui modifie celui du 24 novembre 1880 portant organisation du Comité consultatif des chemins de fer, 925.
— (5) Exploitation provisoire des chemins de fer rachetés par l'Etat. — Augmentation du nombre des membres du Conseil d'administration, 685.
— (6) Règles à suivre pour la transmission des affaires concernant les études et travaux de chemins de fer (Règlement annexe), 81.
— (7) Avenues d'accès aux gares de chemins de fer. — Conditions de classement de ces avenues dans la voirie soit vicinale, soit départementale, 642.
— (8) Substitution de l'Etat au département d'Alger dans les droits et obligations relativement aux chemins de fer de la Maison Carrée à l'Alma et de l'Alma à Ménerville, 950.
— (9) Chemins de fer construits par l'Etat. — Superstructure. — Matériel fixe des voies. — Renseignements à transmettre par les services de construction au service central du matériel fixe pour la préparation des projets de fournitures, 1275.
— (10) Ouverture au Ministre de la Guerre d'un crédit destiné à la construction, comme ligne stratégique d'un chemin de fer reliant à Mecheria la ligne d'Arzew à Saïda, 28.
— (11) Ouverture d'un crédit au Ministre de la Marine, pour les travaux des chemins de fer du Sénégal, 901.
— (12) Loi qui approuve une convention passée avec la compagnie d'Ostende à Armentières pour le rachat de la partie française de ladite ligne, 45.
— (12) Loi qui approuve une convention relative au régime douanier entre le canton de Genève et la zone franche de la Haute-Savoie, et les quatre conventions relatives au raccordement des sections françaises et suisses, des chemins de fer d'Annemasse à Genève, de Besançon au Locle, par Morteau, de Bossey-Verrier à la gare de Genève, de Thonon au Bouveret, par Saint-Gingolph, 1395.

1° CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

a. *Classement dans le réseau d'intérêt général des chemins de fer d'intérêt local dont les noms suivent :*

— De Sainte-Barbe du Tlélat à Sidi-Bel-Abbès, 542; de Saint-Bonnet le Château à Bonson, 1301.

b. *Déclaration d'utilité publique :* D'un chemin de fer d'Ambert à Darsac, 23; — de la première section du chemin de Bazas à Auch, comprise entre Bazas et Eauze, 1169; — d'un chemin dit du Blayais, 29; — des deux sections du chemin de Bourges à Avallon, 41, 1052; — du chemin du Blanc à Argent, avec raccordement à Romorantin, sur la ligne de Villefranche à Romorantin et à Salbris, sur la ligne de Paris à Limoges, 1055; — de Carhaix à Guingamp, 1305; — de la 1re section du chemin de fer de Casamozza à Bonifacio, comprise entre Casamozza et le Fium'Orbo, 1436; de Châteaubriant à Ploërmel, 1051; — d'un embranchement destiné à relier Champdeniers à la station de Phlé, sur le chemin de Niort à Montreuil-Bellay, 684; — de la section de ou près Château-Thierry à Laon comprise entre Armentières et Bazoches, 1056. — de Dôle à Poligny, 27; — de la 1re section du chemin de Draguignan à Cagnes, comprise entre Draguignan et Grasse, 1309; — de la 1re section du chemin de Fougères à Vire, comprise entre Fougères et Saint-Hilaire du Harcouët, 22; — de la 2e section du chemin de Givors à Paray-le-Monial, comprise entre Lozanne et Paray-le-Monial 1306; — d'Issoudun à Saint-Florent, par ou près Charost, 1050; — de Lavelanet à Bram, 42; — de Nérac à Mont-de-Marsan, 24; — de Nyons à Pierrelatte, sur la ligne de Lyon à Marseille par Valréas, 1308; — de Pamiers à Limoux, 43; — de Quillan à Rivesaltes, 566; — d'un chemin destiné à relier l'embranchement de Salindres à la ligne de Bessèges à Alais, 692; — de Lannemezan à Arreau, 1459; — de Largentière à Saint-Sernin, sur la ligne de Vogué à Aubenas, 1457; de Saint-Girons à Oust, près Seix, 42; — de ou près Sembadel, sur la ligne d'Ambert à Darsac, à Saint-Bonnet le Château, 1301; d'un chemin destiné à relier les mines de Hef-Oum-Theboul à l'embouchure de la Messida, 307; — de Sidi-bel-Abbès à Ras-el-Ma, 542; — de la Sénia à Aïn-Temouchent, 1428; — de Souk-Ahras à Sidi-el-Hemessi, 1053.

c. *Approbation de travaux et de dépenses.*

Algérie. 118, 668.

Est. Agrandissement de la gare de Paris, 49. — Application d'appareils du système Saxby et Farmer à la manœuvre des aiguilles et des disques de la gare de la Bastille, 331. — Agrandissement de la gare de Meaux, 662. — Etablissement d'un port sec à la gare de Châlons-sur-Marne, 1469. — Ancien réseau, 121, 922, 923, 935, 1185. 1470.

Etat. Consolidation de la tranchée de la Madeleine sur le chemin de fer d'Angoulême à Limoges, 793. — Expropriation de terrains nécessaires à l'établissement de l'embranchement ferré qui doit relier la gare d'Angoulême au port fluvial de l'Houmeau, 67.

Midi. Travaux de construction de la voie d'acier à la gare de Limoux (Aude) 792. — Agrandissement de la gare des voyageurs de la station de Cannes (Alpes-Maritimes), 1313.

Midi. Ancien réseau, 50, 54, 110, 930, 943, 948, 1462, 1473, 1480.

— Nouveau réseau, 51, 54, 110, 332 334, 674, 675, 917, 919, 948, 949, 950, 1474, 1475.

Nord. Augmentation et amélioration de son matériel roulant, 326, 704. — Exécution de la gare de la Plaine-Saint-Denis, 1068.

Nord. Ancien réseau, 55. 58, 327, 329, 599, 908, 914, 936, 938, 1179, 1457, 1458, 1481.

Ouest. Augmentation de son matériel roulant, 72. — Agrandissement de la ligne de Sainte-Pazanne, 792. — Etablissement d'une gare de marchandises à Clichy, 946, — Etablissement d'une gare maritime et de voies de raccordement (ligne de Rouen au Havre), 1175.

Ouest. Ancien et nouveau réseau, 60, 61, 116, 346, 596, 676, 924, 940, 942, 944, 947, 1077, 1187, 1194, 1471.

Paris-Lyon-Méditerranée. Construction d'un hangar, installation de voies et atelier à la gare de Lyon-Guillotière, 794. — Agrandissement de la gare de Langon (Gironde), 48. — Etablissement d'une cour de débord, à la gare de Moulins, 66; au sud de Moulins (Allier), 577. — Déviation du chemin d'Aix-les-Bains à Annecy, 791. — Eta-

CHEMINS DE FER (*suite*) :

blissement d'une gare de voyageurs et de marchandises à Deluz (Doubs), 1071. — Extension des gares de triage et installation d'ateliers à Dijon-Triage-Perigny (Côte-d'Or), 1315. — Construction d'un nouveau dépôt et d'un parc pour machines à la gare de Besançon (Doubs), ligne de Dijon à Belfort.

Paris-Lyon-Méditerranée. Ancien réseau, 72, 120, 327, 335, 338, 585, 601, 669. 801, 912. 933, 1078, 1188, 1190, 1192, 1195, 1463, 1464, 1467. — Nouveau réseau, 109, 329, 337, 347, 587, 602. 799, 904, 911, 1075, 1193, 1463, 1468

— Réseau algérien. 1459.

— Amagne à Vouziers et à Apremont. Etablissement de la seconde voie, 1458.

d. *Rachat par l'État des lignes de :*

— Vitré à Fougères et à Moidrey, 1294.

— Saint-Bonnet le Château à Bonson. 1301.

e. *Prises de possession de terrains pour l'établisssement des lignes :*

— d'Angers à la Flèche, 902 ; — de Civray au Blanc, 1075, — de Colombey à Frenelle-la-Grande, 1178 ; — d'Eymoutiers à Meymac, 908 ; — de Nantes à Segré, 47, 48, 577 ; — de Tonneins à Villeneuve-sur-Lot, 264 ; — du chemin de fer de jonction des gares de la Prairie-au-Duc et d'Orléans à Nantes, 666.

f. *Affectation de terrains pour l'établissement des lignes :*

— Embranchement servant à relier la gare d'Angoulême au port fluvial de l'Houmeau. — Expropriation des terrains nécessaires, 67.

— de l'Etang-la-Ville à Saint-Cloud, 581, 790. — de Fontenay-le-Comte à Benet et de Velluire à Fontenay-le-Comte, 50. — Val-de-Fer au canal de l'Est. 702. — Nouveau délai accordé pour les expropriations, 702.

g. *Détermination des époques de payement des subventions*

— alloués aux départements de l'Ain et

Lignes exploitées à titre provisoire par l'État ou par des compagnies

1° par l'État :

— Lignes de Blois à Vendôme et de Vendôme à Pont-de-Braye. 111 ; — de Ribérac à Périgueux, 548 ; — de Fontenay-le-Comte à Benet et de Velluire à Fontenay-le-Comte. 111 ; — Clisson à Cholet ; — Aubusson à Felletin ; — Sarlat à Sivrac (section de la ligne de Saint-Denis lez Martel au Buisson) ; — Port-Boulet à Chinon (section de la ligne de Port-de-Piles à Boulet) ; — Auray à Quiberon ; — Dives à Beuzeval (section de la ligne de Dives à Deauville) ; — Villers à la ligne de Pont-l'Evêque à Trouville (section de la ligne de Dives à Deauville) Niort à Montreuil-Bellay, avec embranchement sur Moncontour. — Chinon à l'Isle-Bouchard ; — Pompey à Nomeny ; — Lens à Bauvin-Provin (section de la ligne de Lens à Armentières) ; — la Trinité à Orbec ; — Lunéville à Gerbeviller ; — Saint-Laurent de la Prée à la pointe de la Fumée ; — Bastia à Casamozza (section de la ligne de Bastia à Corte) ; — Nouaillé à Chauvigny (section de la ligne de Nouaillé au Blanc ; — Favières à Frenelle (section de la ligne de Colombey à Frenelle) ; — Vieilleville à Bonneneuf ; — Romorantin à Saint Vineuil (section de la ligne de rantin à Blois). — Raccordeme Elbeuf des lignes d'Elbeuf à (Saint-Sever) et de Serquigny à — Condé à Segré (section de de Nantes à Segré) ; — l'I chard à Port-de-Piles (sectio ligne de Port-de-Piles à Port-I Angers à la Flèche ; — Bas-I Giromagny. — Raccordement res de Saint-Germain en Laye 1201.

2° Par des compagnies.

Est, Nord, Orléans, Ouest, Lyon-Méditerranée. Exploita

chemin de Grande-Ceinture et des deux chemins de fer intérieurs de Paris, 1061.

Est. Des lignes de Baccarat à Badonvillier, de Toul à Colombey et de Colombey à Favières, 323; — de Lérouville à Sedan, de Gondrecourt à Neufchâteau, de Mirecourt à Chalindrey, d'Andilly à Langres, de Vouziers à Apremont, d'Arches à Laveline, de Laveline à Saint-Dié, avec embranchements sur Granges et sur Fraize, de Granges à Gérardmer, 340.

Nord. De la ligne d'Armentières à la frontière belge, vers Ostende, 795.

Orléans. Des lignes de Questembert à Ploërmel, d'Aubusson à Felletin, de Sarlat à Sivrac et d'Auray à Quiberon 1197.

Ouest. Des lignes de Lizieux à Orbec, d'Echauffour à la Trinité, de la Trinité à Bernay, de Prez-en-Pail à Mayenne, de Mayenne à Fougères, de Ticheville à Mesnil-Mauger, de Mézidon à Dives et de Châteaubriant à Rennes et à Vitré, 67.

2° CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL.

— (1) Approbation du cahier des charges type de concession (D.), 264.

— (2) Décret portant règlement d'administration publique pour l'exécution des articles 16 et 39 de la loi du 11 juin 1880. Conditions financières imposées aux concessionnaires de chemin de fer d'intérêt local et de tramways, 706.

— (3) Décret portant règlement d'administration publique pour l'exécution de la loi du 11 juin 1880, 926.

— (4) Approbation des cahiers des charges. Demander l'avis des fonctionnaires des postes et des télégraphes, 1002.

— (5) Déclaration d'utilité publique des chemins. Dossier à produire à l'appui des projets de loi, 1152.

— Déclaration d'utilité publique d'un chemin dit du Blayais et d'un réseau dit des « Landes de la Gironde, » 29; — du chemin de Tarascon-sur-Ariège vers Saurat, 777; — du chemin d'Etival à Senones, avec raccordement sur le canal de Dombasle à Saint-Dié, 1039.

— Cession à la compagnie de l'Est de la concession du chemin de Remiremont à Cornimont, 803.

B. Décisions judiciaires et contentieuses.

— (1) Chemins de fer. — Déviation de chemins vicinaux. — Décision ministérielle. — Demande d'indemnité par une ville. — Compétence. — (*Chemin de fer d'Orléans à Châlons contre ville de Sens.*) — En cas de déviation d'un chemin vicinal par suite de la construction d'un chemin de fer, le rétablissement de ce chemin ne peut pas donner droit à indemnité au profit d'une ville, s'il est conforme aux prescriptions du Ministre des Travaux Publics. — L'inexécution ou l'exécution incomplète des prescriptions ministérielles peuvent, s'il en résulte un dommage, ouvrir au profit de la ville un droit à indemnité sur lequel il appartienne au conseil de préfecture de statuer (*C. d'Et.*), 458.

— (2) Chemin de fer d'intérêt local. — Faillite de la compagnie concessionnaire. — Incorporation dans le réseau d'intérêt général. — Conséquence vis-à-vis du département et de la compagnie. — (*Syndicat de la faillite de la compagnie d'Orléans à Rouen, contre les départements de l'Eure, d'Eure-et-Loir et de Loir-et-Cher.*) — Les lois du 18 mai 1878 et du 31 juillet 1879 ont eu pour effet d'incorporer au domaine national les lignes de chemins de fer énumérées dans ces lois et qui avaient fait l'objet de concessions de la part des départements qu'elles devaient traverser. — En conséquence, si antérieurement à cette loi, les départements n'ont pas, conformément aux dispositions des cahiers des charges des concessions, fait prononcer la déchéance des compagnies concessionnaires, ils ne peuvent ni demander de dommages-intérêts à ces dernières à raison de ce qu'elles auraient consenti au rachat par l'État d'une partie des lignes concédées, ni confisquer le cautionnement que ces compagnies devaient fournir aux termes de leur cahiers des charges.—En outre, et depuis la loi du 18 mai 1878 précitée, le Préfet ne pouvait, au nom du département, prononcer la déchéance, encourue par les compagnies, faute de satisfaire à leurs engagements. Le droit des départements s'est résolu en une indemnité à fixer par des décrets rendus dans la forme des règlements d'administration publique.(L. du 18 mai

CHEMINS DE FER (*suite*) :

1878, art. 1er, *in fine*.— Compétence. Au cas où la déchéance et la saisie du cautionnement prévues par le cahier des charges auraient pu être prononcées, c'est, aux termes de ce cahier des charges, au Préfet que ce droit appartenait et non au conseil de préfecture (*C. d'Et.*), 1204.

— (3) Chemin de fer d'intérêt local. — Retard : 1° dans la livraison des terrains par un département; 2° dans le payement des annuités des subventions. — Résiliation. Dommages-intérêts. — (*Compagnie des chemins de fer de l'Hérault contre le département de l'Hérault.*) — Aux termes du cahier des charges, le département devait remettre les terrains nécessaires à l'exécution des travaux; des retards imputables au département ont empêché l'exploitation entière du réseau, et causé un préjudice à raison duquel la compagnie a droit à indemnité. — D'après le même cahier des charges le département devait donner 75 000 francs à titre de subvention par kilomètre de chemin de fer concédé; cette subvention devait être payée en vingt termes semestriels. — Décidé que le payement de chaque terme était subordonné à la seule condition de justifier d'une dépense excédant de 50 p. 100 le montant des versements déjà effectués, condition remplie par la compagnie. Retard du département dans le payement. Pas de résiliation, mais attribution d'intérêts à la compagnie du jour où elle avait droit à la subvention. — Procédure. — Expertise ordonnée par le Conseil d'État pour la fixation de l'indemnité; un expert désigné par chaque partie, le troisième par les deux premiers et le tiers expert, s'il y a lieu, par le président de la section du contentieux: serment prêté devant le Préfet du département ou son délégué : rapports déposés au secrétariat du contentieux (*C. d'Et.*), 1140.

— (4) Département. — Construction d'un chemin de fer d'interêt local. — Résiliation. — Mise en régie. — Décompte. Conditions générales de 1866. (*Département de la Sarthe contre sieur Colas.*) — Appréciation des éléments de l'indemnité due pour préjudice résultant de l'adjudication à un autre entrepreneu travaux de construction des culées d'un pont; augmentation du prix de la main-d'œuvre; déplacements successifs et suppression définitive des chantiers de l'entrepreneur. Indemnité allouée pour manque à gagner sur les travaux restant à exécuter au moment de la résiliation, sans tenir compte de l'augmentation que les prix auraient subie lors de la nouvelle adjudication. Indemnité pour supplément des distances parcourues par les matériaux provenant des carrières : somme omise par suite d'une erreur matérielle dans l'arrêté attaqué, et rétablie par le Conseil d'État. Indemnité pour retards et déplacements de chantiers que les modifications de plans ont entrainés dans la pose des ponts métalliques ; pas de double emploi avec une autre indemnité allouée pour sujétion de main-d'œuvre ayant la même cause. Décisions diverses sur le calcul du cube général des terrassements provenant de déblais ou d'emprunts : profils. — Déblais non employés en remblais : moellons tendres et terre végétale provenant des emprunts : terres perdues dans une douve ou mises en revers d'eau : chiffre des terrassements exécutés en trop : quantité de sable et gravier pris dans les emprunts et employés aux maçonneries : terres employées dans les déviations de route, rampes d'accès ou passages à niveau, comprises dans le cube des terrassements, malgré l'allocation faite par le devis d'un prix spécial au mètre courant pour ces sortes de travaux. Classification des déblais au jet de pelle ou à la brouette. Mise en régie. — Demande d'indemnité mal fondée : préjudice allégué inexistant : l'entrepreneur a été laissé libre de diminuer graduellement le nombre et l'importance de ses ateliers. Retards dans les payements : pas d'indemnités spéciales en dehors des intérêts légaux. Prix et quantité des matériaux approvisionnés par l'entrepreneur et employés par l'Administration. Somme allouée à l'entrepreneur à titre de provision pour les épuisements. — Refus par le conseil de préfecture de statuer définitivement sur ce point : compétence de ce conseil : renvoi devant lui pour y statuer en attendant la solution, maintien provisoire de ladite somme au compte

de l'entrepreneur. Quantité de ciment employé. Sommes retenues pour malfaçons : déblais non poussés partout à la profondeur prescrite par les plans. Décidé que ces sommes ne font pas double emploi, soit avec une autre retenue déjà faite à raison du défaut de régalement des surfaces, soit avec le refus d'allocation du prix des terrassements exécutés en trop. — Fixation de la somme à retenir pour réparation des malfaçons imputables à l'entrepreneur. Demande d'augmentation de la somme allouée pour décharge et régalage des terrassements. Rejet : ladite somme a été allouée par un arrêté du conseil de préfecture qui est devenu définitif, n'ayant été déféré au Conseil d'Etat ni par l'entrepreneur ni par le département. Frais d'expertise et tierce expertise mis en totalité à la charge du département, qui les a rendus nécessaires par son refus de faire droit à des réclamations depuis reconnues fondées. Allocation des intérêts et intérêts des intérêts dans les termes de la loi (*C. d'Et.*), 161.

— (5) Chemin de fer. — Souscription soumise à la condition de l'établissement d'une gare sur la rive droite d'un cours d'eau et à un endroit déterminé ; établissement de la gare sur la rive gauche. — Décharge de la souscription. — (*Sieurs Harmel frères contre le département de la Marne.*) — Rejet de l'objection tirée par la compagnie de ce que l'établissement de la gare sur la rive gauche donnerait satisfaction aux requérants, par suite la substitution d'un nouvel emplacement à celui dont le projet avait été primitivement étudié sur la même rive ; les requérants avaient, à raison de cette circonstance, payé une subvention distincte (*C. d'Et.*), 421.

α Tarifs.

— (1) Tarif spécial. — Clause de non-garantie. — Pesage. — (*Sieur Hannier.*) — La clause de non-garantie insérée dans un tarif spécial, notamment dans le tarif P. V. n° 11 de la compagnie des chemins de fer de l'Est, a pour effet, non d'affranchir la compagnie des déchets et avaries provenant de sa faute ou de celle de ses employés, mais de mettre à la charge de l'expéditeur ou du destinataire la preuve de la faute de la compagnie. — Le défaut de pesage d'un wagon de houille au moment du départ ne constitue pas nécessairement une faute susceptible d'engager la responsabilité de la compagnie si à l'arrivée le poids de la houille transportée est inférieur à celui déclaré par l'expéditeur (*C. de cass.*), 478

— (2) Tarif spécial. — Clause de non-garantie. — Preuve. — (*Sieur Desthorest.*) — En matière de transport par voies ferrées, la clause de non-garantie stipulée dans un tarif spécial dûment homologué a pour effet d'obliger l'expéditeur ou le destinataire à prouver que la perte dont il se plaint provient d'une faute commise par la compagnie ou ses agents (*C. de cass.*), 1247.

— (3) Transports de marchandises. — Retard. — Responsabilité. — Tarifs internationaux. — (*Sieurs Virchaux, Duloup et dame veuve Muller.*) — Les clauses des tarifs internationaux dûment homologués en France, qui ont pour but de régler à l'avance et à forfait les conséquences de la responsabilité des compagnies de chemins de fer, doivent être exécutées dans leurs termes exprès. Dès lors, une compagnie ne peut être déclarée responsable de l'avarie subie par suite du retard dans la remise de la marchandise que dans la mesure fixée par le tarif applicable d'après les conventions du contrat de transport, et ne peut être condamnée à des dommages-intérêts supplémentaires (*C. de cass.*), 633.

— (4) Transport de marchandises. — Tarif. — Voitures. — (*Sieur Jacquemot.*) — Les dispositions d'un tarif spécial au transport des voitures, qui par la généralité de ses termes comprend toutes les voitures transportées, est applicable au cas où les divers objets compris en des colis distincts dans une même expédition forment l'ensemble nécessaire pour composer une voiture qui aurait été démontée (*C. de cass.*), 1362.

β. Délais, avaries, action en détaxe, etc.

— (1) Transport de marchandises. — Voituriers successifs. — Obligations directes. — Transport de marchandises. — Tarifs spéciaux. — (*Sieur*

CHEMINS DE FER (*suite*) :

Blanchin.) — Lorsque deux compagnies de chemins de fer ont successivement effectué, au prix de leurs tarifs respectifs, le transport des marchandises qui ont fait l'objet d'un contrat unique de transport, le dernier transporteur chargé de remettre la marchandise au destinataire a qualité pour en régler le prix pour la totalité du transport et, par conséquent, pour réclamer la rectification des erreurs intervenues dans l'application des tarifs. — L'application des tarifs spéciaux doit être expressément demandée par l'expéditeur ; il ne peut être suppléé à cette demande par des indications portées sur les récépissés (*C. de cass.*), 494.

— (2) Arrêté ministériel du 20 novembre 1879. — Acide nitrique. — Jugement avant faire droit. — Droits réservés. — Absence de grief. — (*Sieur Achille Thomas.*) — Lorsqu'un jugement avant faire droit a admis le prévenu d'avoir contrevenu à l'ordonnance du 15 novembre 1846 et à l'arrêté ministériel du 20 novembre 1879 à prouver par témoins, en réponse à la demande de la compagnie des chemins de fer, partie civile, que le flacon, confié par lui à cette compagnie, ne contenait que de l'acide nitrique du commerce et que ce liquide n'avait pu donner lieu à aucune explosion ni être la cause d'un incendie, le jugement, ayant d'ailleurs, réservé tous les droits et laissé entière l'action du ministère public, cette décision ne peut être attaquée pour violation des textes précités (*C. de cass.*), 1265.

— (3) Employé. — Indemnité. — (*Sieur Choulet.*) — Une compagnie de chemins de fer ne peut être tenue d'indemniser, par application de l'article 2000 du Code civil, l'homme de service à gages qui aurait été blessé dans l'exécution des ordres par lui reçus en cette qualité. Ce dernier ne doit pas être en effet considéré comme un mandataire (*C. de cass.*), 1264.

— (4) Transport de marchandises. — Refus de prendre livraison. — Vente. — Responsabilité — (*Sieur Paul Merville.*) — Le voiturier qui fait vendre, sans observer les formes prescrites par l'article 106 du Code de com
desti
gage
peut
hour
périe
rée
qu'a
vent
nier

— (5)
Rére
tran
— (
tenté
seme
tion
com
les
char
para
tion
mais
l'exé
et d
par l'exception tirée de l'article 105 du Code de commerce (*C. de cass.*) 1250.

— (6) Transport de marchandises. — Réception de la marchandise et payement du prix de transport. — (*Sieurs Ranciat et Luneau.*) — Aux termes de l'article 105 du Code de commerce, la réception de la marchandise et le payement du prix de transport ont pour effet d'éteindre toute action en responsabilité contre le voiturier. — Il en est ainsi alors même que les colis ont été reçus et que le prix du transport a été payé par un tiers chargé par le destinataire de transporter lesdits colis à son domicile (*C. de cass.*), 1248.

— (7) Transports de marchandises. — Perte. — Prescription. — (*Sieur Justin Pierre, Compagnie des chemins de fer de l'Est et sieur G. Rossfelder.*) — L'arrêt qui déclare recevable l'action intentée contre le voiturier à raison de la perte des marchandises plus d'un an après le jour où la remise aurait dû être opérée à l'étranger, viole l'article 108 du Code de commerce (*C. de*

— (8) Transport de
Payement du prix. R
Joseph Jeanton.) -
de chemins de fer a
livraison de marchan

sous prétexte que la vérification de la taxe doit être immédiate et préalable, lorsque les destinataires offrent de payer le prix du transport réclamé, sous réserve de se faire rembourser en cas de fausse application des tarifs. (*C. de cass.*), 1263.

— (9) Transport des marchandises. — Livraison en gare. — Avis. — (*Sieurs Brondet, Martin et Cie.*) — Une compagnie de chemins de fer n'est pas tenue de donner avis au destinataire de l'arrivée d'une marchandise livrable en gare, et elle ne saurait être condamnée au payement de dommages-intérêts, sous prétexte de l'inaccomplissement d'un devoir qui ne lui est imposé par aucun règlement. (*C. de Cass.*), 486.

— (10) Transport de marchandises. — Livraison. — (*Sieur Duclaux.*) — L'obligation imposée aux compagnies de chemin de fer de mettre les expéditions en grande vitesse à la disposition du destinataire, à la gare, deux heures après l'arrivée du train, n'implique pas l'obligation de donner aux destinataires avis de l'arrivée des marchandises, mais seulement d'être en mesure de les délivrer à l'expiration du délai prescrit (*C. de cass.*), 1252.

— (11) Avaries. Responsabilité. — Faute. — Preuve. — (*Sieurs Nègre et Rommel frères.*) — Lorsqu'une marchandise a voyagé aux conditions d'un tarif spécial du chemin de fer portant que le transporteur ne répond pas des déchets et avaries de route, il ne suffit pas, en cas d'avaries, pour justifier la condamnation du transporteur, que les juges affirment la faute de ce dernier, cette affirmation doit s'appuyer sur des circonstances qui, de leur nature, soient réellement constitutives d'une faute. (*C. de cass.*) 485.

— (12) Transport de marchandises. — Avaries. — Expertise. (*Sieurs Lapalud et Déchet.*) — Le mode spécial de vérification des marchandises, prescrit par l'article 106 du Code de commerce, n'est pas soumis aux formalités et conditions des expertises ordinaires, notamment à l'obligation, pour le voiturier qui requiert la vérification, d'y appeler l'expéditeur. La responsabilité du voiturier cesse lorsqu'il est établi, à l'aide de cette vérification, que les avaries proviennent du vice propre de la chose transportée (*C. de cass.*), 1254.

—(13) Avaries. — Responsabilité. — Preuve. — (*Sieur Péponey.*) — Lorsqu'une marchandise a voyagé aux conditions d'un tarif portant que le transporteur ne répond pas des déchets et avaries de route, il ne suffit pas, pour justifier la condamnation du transporteur, que les juges, pour déclarer ce transporteur en faute, se bornent à de simples inductions, ils faut qu'ils affirment le fait constitutif de la faute (*C. de Cass.*), 1255.

— (14) Transport de marchandises. — Action en détaxe. — Péremption. — (*Sieurs Germain, Primois et compagnie anonyme du chemin de fer de l'Ouest.*)— Lorsqu'une demande en détaxe est fondée tout à la fois sur une fausse direction donnée à la marchandise et sur une fausse application de la loi, l'exception de l'article 105 du Code de commerce n'entraîne pas la déchéance pour le second chef de réclamation (*C. de cass.*), 628.

CHEMINS VICINAUX :

— (1) Anticipation prétendue sur un chemin non classé comme vicinal. — (*Sieur Plessy.*)— Incompétence du conseil de préfecture pour statuer sur la poursuite : renvoi des fins du procès-verbal. — (Le demandeur s'était borné d'abord à soutenir qu'il avait acquis de la commune le terrain litigieux par voie d'échange, et que le conseil de préfecture aurait dû surseoir jusqu'à ce qu'il eût été statué sur la question de propriété.) (*C. d'Et.*), 155.

— (2) Anticipation. Alignement donné et suivi. — Refus de restituer une bande de terrain. — Pas de contravention. — (*Sieur Siramy.*) — Le propriétaire riverain d'un chemin de grande communication, qui a construit un mur de clôture conformément à l'autorisation du Préfet, ne commet pas une contravention en résistant à l'injonction qui lui est faite de restituer une bande de terrain que l'Administration prétend avoir été usurpée sur la voie publique. — Recours du sieur Siramy contre un arrêté du 2 juillet 1879, par lequel le conseil de préfecture de l'Allier l'a condamné à res-

VICINAUX (*suite*) :

u chemin de grande communi-
n° 4 une bande de terrain qu'il
usurpée dans la traverse de la
ne de Montmarault, par la con-
n d'un mur de clôture; — Ce
attendu que le requérant s'est
nent conformé aux conditions
rêtés d'alignement rendus par
et de l'Allier, le 1er juin 1875
5 janvier 1878, le renvoyer des
procès-verbal de contravention
contre lui le 30 janvier 1879
Et.), 874.
assement par la commission dé-
entale. — (*Sieurs Fortin, Ber-
tutres.*) - Appel au conseil gé-
rejet. — Recours au Conseil
par des conseillers municipaux.
sence d'intérêt direct et person-
— Défaut de qualité. — Les
res d'un conseil municipal n'ont
ralité pour déférer au Conseil
soit la décision de la commis-
départementale qui a classé un
t vicinal ordinaire, soit la déci-
conseil général qui a rejeté
formé devant lui, alors qu'ils
stifient d'aucun intérêt direct
sonnel. (*C. d'Et.*), 188.
icinal n° 9 (Landes). Rectifica-
s pentes, 1175.
ST, 1264.
(Port de la). Travaux d'appro-
ement, 794.
TESSIER et Cie, 455,436.
-AUBERT, 879.
161.
E (Port de). Création d'une
artificielle, 581.
IER, 854.
et autres, 1126.
IDE (commune de), 879,

s :

Construction de mairie et école.
Malfaçons. Architecte et entrepre-
— Réception définitive. Dé-
garantie. (*Commune d'Epai-*
— La réception définitive ne peut
sulter de plein droit de la seule
tion du délai de garantie. —
ce que cette réception n'a pas eu
l'entrepreneur reste responsable
malfaçons et dégradations qui se
testent dans les travaux. — Une
une et un entrepreneur n'étant
pas d'accord sur le point de savoir si
les travaux sont en état de réception
définitive sont renvoyés devant le con-
seil de préfecture pour être statué ce
qu'il appartiendra après expertise sur
ce point, et, dans le cas de la néga-
tive, sur les malfaçons qui devraient
être mises à la charge de l'entrepre-
neur. — Diffamation. — Procédure.
— Demande, portée devant le Con-
seil d'État, en suppression des passa-
ges injurieux de mémoires produits
devant le conseil de préfecture : rejet,
non-lieu à suppression (*C. d'Et.*,
179.
— (2) Conseil municipal. — Délibération
— Diffamation. — (*Commune de
Montrem.*) — Un fonctionnaire, dans
l'espèce un agent voyer, offensé dans
une délibération d'un conseil munici-
pal, peut adresser au Préfet une
plainte verbale. — La loi du 14 dé-
cembre 1789, aux termes de laquelle
tout citoyen qui se trouve personnelle-
ment lésé par un acte quelconque d'un
corps municipal peut exposer ses sujets
de plainte à l'autorité administra-
tive supérieure, n'a pas déterminé
les formes dans lesquelles la plainte
de la partie lésée peut être formée
— En supposant que l'agent offensé
n'ait adressé aucune plainte, le Préfet
ne pourrait-il pas d'office censurer la
délibération contenant des énonciations
offensantes pour son subordonné? -
Non résolu par l'arrêt, mais résolu af-
firmativement par le Ministre de l'In-
terieur (*C. d'Et.*), 857.
— (3) Distribution d'eau et de gaz. —
Chose jugée. — Procédure. — (*Sieurs
Monduit et Béchet contre ville de
Joigny.*) - Procédure. — Arrêté
préparatoire ordonnant une expertise
tous moyens réservés. Recours non-
recevable. — Chose jugée. — Décidé
que la demande en garantie dirigée
par une ville contre un entrepreneur
n'a pas été définitivement rejetée par
des arrêtés se bornant à déclarer
l'un qu'il n'y avait pas lieu de prononcer
immédiatement la mise en cause
de l'entrepreneur et l'autre que la de-
mande en garantie était sans objet
par suite du rejet de la demande prin-
cipale (*C. d'Et.*), 1355.
— (4) — Entreprise de travaux de canali-
sation. — Décompte. — (*Ville de
Toulouse contre sieurs Paris, Tar-
bé, Jougla et autres.*) — Attache-

ments. — Lorsqu'il n'a pas été tenu d'attachements réguliers et que les carnets n'ont pas été signés par les entrepreneurs, l'importance des travaux a pu être déterminée par une expertise. Appréciation des quantités de bois perdus d'après l'avis du tiers expert. Retard dans l'achèvement des travaux. — Délai imposé à l'entrepreneur par le cahier des charges, mais n'engageant pas l'Administration, surtout en présence de circonstances imprévues ou de force majeure. — Pas d'indemnité, — Appréciation de l'indemnité due à raison du préjudice causé par l'introduction des eaux dans la conduite d'amenée. — Difficultés imprévues pour les déblais, causées par les eaux : appréciation de l'indemnité. — Ponts et barrages provisoires pour le maintien de la circulation: indemnité allouée. — Matériel. — Lorsque l'Administration a commandé l'achat d'un matériel qui s'est trouvé inutile par suite de modifications apportées dans le mode d'exécution des travaux, il y a lieu à indemnité. — Journées d'ouvriers en régie. — Prix fixé par le cahier des charges. Exagération du nombre de journées sur les carnets d'attachements. Réduction — Fourniture de cailloux retirée à l'entrepreneur. — Indemnité. — Rocher d'une dureté exceptionnelle. — Difficultés imprévues. Indemnité. Renforcement des reins de la voûte. — Evaluation du cube de béton employé. — Indemnité. Gêne dans le coulage du béton et dans la pose des cintres. Sarments pour remplissage. Addition de ciment dans le béton et dans l'enduit de la voûte. Indemnité. — Insuffisance des dimensions de la conduite et de l'épaisseur des enduits. — Rejet : les entrepreneurs se sont conformés aux ordres des ingénieurs. Allocation des intérêts et des intérêts des intérêts dans les termes de la loi (*C. d'Et.*), 844.

— (5) Travaux publics communaux. — Ouvrages imprévus ; prix, rabais. — (*Sieur Armagnacq contre ville de Pau.*) — Le rabais de l'adjudication est applicable aux travaux imprévus dont les prix peuvent être établis au moyen des éléments du bordereau. — Les prix complètement nouveaux seuls ne sont pas passibles du rabais. Travaux en attachement, imprévus et non constatés contradictoirement pendant que leur vérification était encore possible : non-lieu d'en tenir compte à l'entrepreneur par application du cahier des charges. — Perte d'un cheval due à un accident n'ayant pas le caractère de force majeure; pas d'indemnité. — Défense d'établir certain appareil pour la descente des matériaux : mesure de police, pas d'indemnité (*C. d'Et.*), 460.

— (6) Offre de concours faite par une commune à une compagnie de chemins de fer sous la condition que la ligne à établir suivrait une direction déterminée. — Condition remplie. — (*Commune de Mussy-sur-Seine contre la Compagnie des chemins de fer de l'Est.*) — Délibération du conseil municipal relative à cette subvention n'ayant pas fait l'objet d'une approbation spéciale du Préfet, mais ayant été implicitement approuvée par suite de l'approbation donnée à une délibération ultérieure qui réglait le mode et l'époque de l'exécution des engagements contractés par la commune, et aussi par suite de l'injonction faite à la commune par le Préfet de se mettre en mesure d'accomplir ses obligations. — Obligation pour la commune de payer la subvention promise (*C. d'Et.*), 1156.

— (7) Construction d'un pont à forfait. — Travaux supplémentaires non autorisés régulièrement. — Commune non débitrice.— (*Sieur Rouxel.*) — Une commune qui a traité à forfait avec un entrepreneur pour la construction d'un pont n'est pas tenue de payer la dépense de travaux supplémentaires résultant des modifications apportées aux plans et devis primitifs, mais qui n'ont été autorisés par aucune délibération du conseil municipal. — C'est en vain que l'entrepreneur exciperait d'une délibération dans laquelle, postérieurement à l'exécution des travaux, le conseil municipal aurait été d'avis de payer le juste prix des travaux supplémentaires, alors que cet engagement n'a pas reçu la sanction de l'autorité administrative (*C. d'Et.*), 182.

— (8) Pont concédé. — Reconstruction. — Subvention de l'État. — (*Ministre de l'Intérieur contre sieur Maurel.*) — La reconstruction d'un pont communal ne saurait engager l'État à aucune dépense, s'il n'y a eu promesse

Communes (*suite*) :

régulière de subvention par le Ministre compétent. — De simples pourparlers, même suivis d'une décision qui approuve les détails techniques du projet, ne peuvent équivaloir à une promesse de subvention. — Dans l'espèce, le Ministre avait, au contraire, fait des réserves expresses sur l'allocation qui était demandée par le concessionnaire du pont (*C. d'Et.*), 842.

— (9) Salubrité. — Égouts. — Taxes particulières. — Contrainte. — Annulation. — (*Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée.*) — Les villes ne peuvent pas percevoir contre des propriétaires une taxe particulière pour la construction et pour l'entretien des égouts en se fondant sur d'anciens usages approuvés par une ordonnance royale. — En admettant que cette ordonnance ait autorisé la ville, par application des articles 55, 56 et 57 de la loi du 16 septembre 1807, à recouvrer sur les propriétaires la dépense de construction des égouts qu'elle se proposait d'établir à cette époque, ce travail étant considéré comme entrepris dans un but d'assainissement, l'autorisation dont il s'agit ne peut être invoquée en ce qui touche les égouts dont la construction n'était pas prévue au moment où est intervenue l'ordonnance, et n'a d'ailleurs jamais été autorisée par aucun acte du Gouvernement (*C. d'Et.*), 712.

— (10) Travaux à l'église. Devis non soumis à la commission municipale. Absence d'adjudication publique. — Urgence. — Nécessité de fournir de l'ouvrage aux ouvriers. — Malfaçons alléguées. — (*Sieur Sénard contre la ville de Brionne.*) — Une commune peut être tenue du payement de travaux urgents dont la commission municipale a prescrit l'exécution (réparation de l'église) et qui se sont effectués sous la direction de l'architecte de la commune, encore bien que le devis n'ait pas été soumis à la commission municipale et qu'il n'ait pas été procédé à la mise en adjudication de ces travaux, dans les circonstances de l'affaire. — La commune alléguant que les travaux ont été mal exécutés et l'état de l'instruction ne permettant pas de statuer sur ce point, les parties de règ pro pou l'importance des malfaçons qui devront être laissées à sa charge (*C. d'Et.*), 175.

Compagnies :

— (1) des Dombes et des chemins de fer du Sud-Est, 1237;
— (2) d'éclairage au gaz de Rouen, 423;
— (3) des fonderies et forges de Terrenoire, la Voulte et Bessèges, 456;
— (4) des chemins de fer de l'Est, 489, 1156, 1350;
— (5) du chemin de fer du Midi, 189, 625, 866, 1126, 1339;
— (6) du chemin de fer du Nord, 917, 1114, 1117;
— (7) du chemin de fer d'Orléans, 191, 438, 726, 965;
— (8) des chemins de fer de l'Ouest, 996, 1227;
— (9) des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée, 199, 712, 730, 851, 957, 984, 991, 1367;
— (10) des chemins de fer de l'Hérault 1140;
— (11) nationale des canaux agricoles, 1131;
— (12) des salins du Midi, 1241;
— (13) des Tramways-Nord, 715.

Compétence :

— (1) Cahier des charges de 1866. — Demande de résiliation pour cause d'augmentation du sixième : rejet par le Ministre. — Recours direct au Conseil d'Etat non recevable. — Compétence du conseil de préfecture. *fin de non-recevoir n'était p posée par le Ministre.* — *Perrot.*) — (*C. d'Et.*), 1324.

— (2) Cession amiable d'un te l'Etat pour la confection d'une — Obligation de reconstruire de soutènement. — Mode d'exé — Conflit négatif. — Dépens ré — (*Sieur Balle contre l'Etat.* particulier, qui a fait à l'Etat amiable d'une parcelle pour l'é sement d'une route, moye outre le prix stipulé, l'engag pris par l'Etat de reconstruire

de soutènement, prétend que l'Administration, en se bornant à construire un simple placage, n'a pas exécuté la convention. — C'est à l'autorité judiciaire et non au conseil de préfecture, qu'il appartient de décider si les travaux faits par l'État constituent un véritable mur de soutènement, selon le sens du contrat, et, dans le cas de la négative, de condamner l'État à les démolir et à les remplacer par un mur de soutènement. — La solution de ces questions dépend exclusivement de l'appréciation d'une convention de droit commun, et les travaux à exécuter en vertu de cet acte ne sauraient avoir le caractère de travaux publics. — Renvoi des parties devant le tribunal civil. — Dépens réservés pour y être statué en fin de cause (*C. d'Et.*), 834.

— (3) Dommage. — Usine hydraulique — Prise d'eau pour l'alimentation d'une gare de chemin de fer. — (*Dame Anna Mary contre chemins de fer de l'Ouest.*) Le propriétaire d'une usine, actionné devant le tribunal civil par son locataire à l'effet d'obtenir : 1° une réduction de loyer à raison du préjudice résultant pour celui-ci de la prise d'eau opérée par une compagnie de chemins de fer dans la rivière non navigable qui fait mouvoir l'usine; 2° la suppression de cette prise d'eau, appelle la compagnie en garantie devant le même tribunal pour voir dire qu'elle devra faire cesser le trouble apporté à une possession paisible, plus que séculaire et fondée sur justes titres, s'entendre en outre condamner à des dommages-intérêts et aux dépens. — C'est à l'autorité administrative, dans l'espèce, au conseil de préfecture, — et non à l'autorité judiciaire, — qu'il appartient de connaître du litige entre le propriétaire de l'usine et la compagnie (*C. d'Et.*), 1227.

— (4) Dommages. — Eboulement de la rampe d'un pont dépendant d'un chemin vicinal. — Chute d'une voiture dans une rivière. — (*Sieur Joullié contre le Préfet de l'Hérault.*) — Le conseil de préfecture est compétent pour connaître d'une action en indemnité ayant pour cause la chute d'une voiture dans une rivière, par suite de l'éboulement d'une rampe d'accès dépendant d'un chemin vicinal alors que cette action se fonde sur le vice de construction et le défaut de solidité du mur de soutènement dudit chemin, et non sur le défaut d'entretien. — Rejet de la demande au fond par le motif que l'accident est uniquement imputable à l'imprudence du charretier conduisant la voiture (*C. d'Et.*), 1363.

— (5) Extractions de matériaux. — Conditions imposées — Arrêté préfectoral. — Légalité. — (*Sieur Ménard.*) C'est au conseil de préfecture qu'il appartient de décider si un entrepreneur a pu légalement être autorisé par le Préfet à ouvrir une nouvelle carrière, pour l'entretien de chemins vicinaux et communaux et d'une route départementale, dans le voisinage d'une autre carrière déjà exploitée, que le propriétaire soutient être suffisante pour les besoins de ces divers services. — Le propriétaire n'est pas recevable à déférer au Conseil d'État, pour excès de pouvoirs, l'arrêté préfectoral qui autorise l'ouverture de cette carrière. — Cet arrêté ne fait pas obstacle à ce que le propriétaire soumette ses griefs au conseil de préfecture (*C. d'Et.*), 444.

— (6) Régime des eaux. — Droit de propriété. — Servitude, — (*Sieur Garnier père.*) — Si l'Administration a seule pouvoir d'ordonner la suppression ou les modifications réclamées comme conséquence d'une atteinte portée par une commune à l'exercice des droits de propriété ou de servitude sur les eaux d'un canal, c'est à l'autorité judiciaire qu'il appartient de déterminer le sens et la portée des titres invoqués pour établir les droits de propriété ou de servitude (*C. de cass.*), 1256.

— (7) Construction d'un pont par un particulier. — Chemin vicinal. — Gestion d'affaires. — Demande en payement. — (*Communes de Plaisance, de Tasque et de Lasserade contre sieur Castagnon.*) — Ce n'est pas au conseil de préfecture qu'il appartient de connaître de la demande formée par le propriétaire d'une usine contre diverses communes en payement des travaux de reconstruction, effectués par lui, d'un pont qui sert à la fois à mettre son moulin en communication avec l'autre côté de la rivière et à relier entre eux les deux

COMPÉTENCE (*suite*) :

tronçons d'un chemin vicinal. — C'est en vain que les communes, pour soustraire le litige à cette juridiction, prétendraient se prévaloir de ce que les travaux n'auraient pas été autorisés, ni entrepris régulièrement. — (L'inobservation des formalités ne fait pas disparaître le caractère de travail public. D'ailleurs le litige implique l'appréciation de l'utilité des travaux, qui ne peut être faite que par l'autorité administrative.) — Décidé d'après les circonstances (bonne foi de l'usinier, défaut de protestation de la part des communes, état de vétusté du pont) que le conseil de préfecture avait, à bon droit, mis une partie de la dépense à la charge des communes (*C. d'Et.*), 1372.

— (8) Travaux exécutés à une église par le curé de la paroisse, sans autorisation régulière. — Demande en payement. — Caractère de travaux publics. — Conflit négatif. — Dépens — (*Sieur Dasque contre commune de Lutilhous.*)—Le conseil de préfecture est compétent pour connaître de la demande formée par le curé d'une paroisse contre la commune en payement du prix des travaux de démolition et de reconstruction opérés par ses soins à l'église paroissiale pour la mettre en état de servir à l'exercice du culte. — Ces travaux ont le caractère de travaux publics : vainement prétendrait-on que la demande se fonde sur les règles du droit commun et sur un quasi-contrat de gestion d'affaires (art. 1375 C. civ.) : l'obligation de la commune n'en demeure pas moins subordonnée à l'utilité des travaux, dont la vérification n'appartient qu'à l'Administration. — Dans l'espèce, le curé affirmait s'être chargé de faire exécuter les travaux du consentement des habitants et sous promesse de remboursement ultérieur. — Dépens de l'instance en conflit négatif mis à la charge de celle des parties qui succombera en fin de cause (*C. d'Et.*), 184.

COMPTABILITÉ publique. Nomination de la commission chargée de préparer le travail de revision du décret du 31 mai 1862 et des règlements ministériels à l'appui, 931.

COMPTABILITÉ. Baux d'entretien durant plusieurs années. Timbre du bordereau des prix, 221.

Application de l'article 88 du règlement du 16 septembre 1843. Réquisitions de passer outre au payement des mandats, 514.

Instruction en vue de la déchéance quinquennale. Créances d'exercices clos, 999.

CONCESSION gratuite d'eau dans la ville d'Alger. — Arrêté du Ministre de la Guerre. — Interprétation sur renvoi de l'autorité judiciaire. — Décision du Gouverneur général : appropriation par le Ministre de l'Intérieur en cours d'instance. — Recours recevable. — (*Ville d'Alger contre l'Etat et la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée.*) — Interprétation d'un arrêté du Ministre de la Guerre ayant déclaré que la propriété des aqueducs à Alger étant jusqu'à présent attribuée à l'Etat, l'eau nécessaire aux établissements nationaux continuerait à leur être concédée gratuitement. — La compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée n'est pas fondée à soutenir que le chemin de fer dont elle est concessionnaire est au nombre des établissements nationaux dans le sens dudit arrêté. — Cet arrêté n'a eu pour but d'exempter de la taxe que les établissements appartenant à l'Etat ou affectés à un de ses services. — Une décision du gouvernement général de l'Algérie, intervenue pour l'application d'un arrêté ministériel concernant la distribution des eaux à Alger n'est pas susceptible d'être déférée directement au Conseil d'Etat par la voie contentieuse. — Mais le Ministre de l'Intérieur ayant conclu, dans ses observations sur le pourvoi, au maintien de la décision attaquée, le Conseil statue au fond sur l'interprétation donnée par ce ministre à l'arrêté dont le sens est contesté. Lorsqu'une seule question a été renvoyée par l'autorité judiciaire à l'examen préalable de l'autorité administrative compétente, les parties ne sont pas recevables à soumettre au Conseil d'Etat, par la voie contentieuse, des décisions administratives étrangères à l'objet du renvoi (*C. d'Et.*), 1555.

CONSEIL D'ETAT (Décret rapportant celui de décembre 1881, concernant le règlement intérieur du), 705.

CONTRAVENTIONS :

— (1) Chemin de fer. — Contravention. — Arbres coupés sur un terrain dépendant ou limitrophe de la voie ferrée. — Recours du Ministre dans l'intérêt de la loi. — Question de fait. — Non-recevabilité. — (*Ministre des Travaux Publics contre sieur Mayoux et dame veuve Marcel.*) — Le Ministre des Travaux Publics n'est pas recevable à se pourvoir, dans l'intérêt de la loi, contre un arrêté du conseil de préfecture qui a renvoyé des fins du procès-verbal un particulier prévenu d'avoir coupé des arbres sur un terrain que le Ministre soutient, contrairement à la décision du conseil de préfecture, faire partie des dépendances d'une voie ferrée, alors que la question litigieuse ne peut être résolue que par l'examen de la situation topographique spéciale à l'espèce (*C. d'Ét.*), 154.

(2) Rivière de l'Ourcq. — Contravention. — Servitude de halage. — Ministres de l'Intérieur et des Travaux Publics. — Qualité pour se pourvoir. — (*Ministres de l'Intérieur et des Travaux Publics contre veuve Petré et sieur Guichard.* — Lorsqu'une rivière anciennement navigable (*Ourcq*) a cessé d'être affectée à la navigation, qui, depuis longtemps, a lieu sur un canal de dérivation créé en vertu de la loi du 29 floréal an X, les propriétés riveraines de ladite rivière ne sont plus soumises à la servitude de halage. — Cette servitude n'a été établie que dans l'intérêt de la navigation (2e *espèce*). — Le Ministre de l'Intérieur n'a pas qualité pour se pourvoir devant le Conseil d'Etat contre un arrêté d'un conseil de préfecture qui a renvoyé les riverains d'un cours d'eau non navigable (*dans l'espèce l'Ourcq*) des fins d'un procès-verbal de contravention de grande voirie. — Les cours d'eau, navigables ou non, sont placés sous l'autorité du Ministre des Travaux Publics (1re *espèce*). — Recours du Ministre de l'Intérieur contre un arrêté du 4 août 1880 (*C. d'Ét.*), 1365.

— (3) Plaque. — Double responsabilité du propriétaire et du conducteur. — (*Sieur Jean Laballe.*) — Le propriétaire de la voiture trouvée circulant sans plaque est personnellement et pénalement responsable de la contravention en même temps que le conducteur. Une double amende doit, en conséquence, être prononcée. Mais est souveraine la déclaration du juge de fait portant, conformément d'ailleurs aux constatations du procès-verbal, que la personne contre laquelle le ministère public requérait l'application de l'amende n'était point le propriétaire de la voiture (*C. de cass.*), 1271.

CORBIN, 1345.

CORRÈZE (Département de la). Emprunts et impôt extraordinaire, 789.

COSNARD-DESCLOZETS, 955.

CÔTE-D'OR (Département de la). Emprunt, 19.

CÔTES de France (Éclairage électrique des), installation de signaux sonores, 901.

COTTET, Vve RENOUX et autres, 619.

COURBÉBAISSE, 470.

COURS D'EAU :

Cours d'eau navigables et flottables.

— (1) Règlement relatif à l'instruction des affaires et à la transmission des dossiers (*circ.*), 81.

— (2) Rivières canalisées et canaux. Nouveau règlement de police de navigation (*circ.*), 744 et 1003.

— (3) Remboursement du prix des échelles de jaugeage des bateaux (*circ.*), 220.

Travaux d'amélioration.

— (1) Bas Adour (Landes), 576.

— (2) Aisne canalisée (Aisne et Oise), 579.

— (3) Aschenceau (Loire-Inférieure), 49.

— (4) Couesnon (Rectification du) (Manche), 1312.

— (5) Doubs (Jura) construction d'une digue sur la rive droite, 569.

— (6) Garonne (Haute), Restauration des banquettes de halage 453.

— (7) Gaves de Pau et d'Oloron (Basses-Pyrénées), 258.

— (8) Isère (Fixation du lit de), 573.

— (9) Lihoury (Partie déclarée navigable comprise entre son embouchure dans la Bidouze et le moulin de Roby, 603

— (10) Loire (Assainissement de la vallée de la), 262. — Défense de la rive gauche (Haute-Loire), 1068.

Cours d'eau (*suite*) :

— (11) Midouze (Landes), 258.
— (12) Morlaix (Finistère), 257.
— (13) Rhône 1291 1470, et création. d'un bas port à Vienne (Isère), 903.
— (14) Haut-Rhône, au passage du Sault (Isère) pour l'établissement d'une dérivation éclusée, 579.
— (15) Saône (Construction de deux nouveaux ports sur la rive gauche de la), 662.
— (16) Scarpe inférieure (Amélioration de la), 663.
— (1) Association et canaux d'irrigation. — Elections. — Annulation. — (*Sieurs Boyer, Bès et autres.*) — C'est avec raison que le Ministre des Travaux Publics a annulé des opérations électorales pour la constitution d'un syndicat en se fondant sur ce double motif que, contrairement à l'usage local, les électeurs n'avaient pas été convoqués individuellement dix jours à l'avance et que l'élection n'avait pas eu lieu un dimanche (*C. d'Et.*), 729.
— (2) Dommages à une usine. — Canalisation de la Meuse. — Indemnité. — Vente nationale. — Nécessité ou inutilité d'expertise préalable. — Dommages directs et matériels, permanents ou temporaires (*Sieurs Piette et consorts.*) — Un conseil de préfecture a pu rejeter — sans expertise préalable — la demande d'indemnité par un propriétaire d'usine et fondée sur ce que la publicité donnée aux études et aux projets d'un barrage adoptés par l'Administration aurait eu pour effet d'empêcher la location de l'usine à raison de la diminution de force motrice dont elle se trouvait menacée. — Ce fait ne constitue pas un dommage matériel de nature à ouvrir le droit à indemnité. — L'usine n'avait pu être louée depuis 1868. — Le conseil de préfecture a pu décider également — sans renvoyer l'examen de la question à des experts — que le canal d'amenée d'une usine fait partie du domaine public, alors que ni l'acte de vente nationale, ni le procès-verbal de consistance et d'estimation ne le mentionnent parmi les dépendances comprises avec le moulin dans ladite vente, et que, d'après les plans produits, ce canal ne constitue pas une dérivation établie de main d'homme, mais bien une portion du lit même du fleuve. — Décidé, au contraire, qu'il y avait lieu de faire apprécier par des experts non seulement la nature et l'importance des dommages permanents résultant pour le moulin de l'établissement du barrage, mais aussi la question de savoir si une indemnité était due par l'Etat pour dommages temporaires subis pendant la période de construction, et qu'en outre, il y aurait lieu de tenir compte des réductions successives que la force motrice concédée aurait subies par suite de l'exécution de divers autres travaux entrepris par l'Etat, tant en amont qu'en aval du moulin (*C. d'Et.*), 1519.
— (3) Travaux publics. — Dommages aux usines. — Prise d'eau pour l'alimentation d'une gare de chemin de fer. — Travaux entrepris antérieurement à la déclaration d'utilité publique et postérieurement à l'autorisation de l'usine. — (*Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée contre sieur Flameau et autres.*) — Procédure. — L'arrêté d'un conseil de préfecture est suffisamment motivé quand, pour rejeter un moyen déjà présenté au début de l'instance, il se réfère à un arrêté antérieur qui a repoussé ce moyen en même temps qu'il a ordonné une expertise. — Lorsque des travaux, entrepris sans autorisation par une compagnie de chemins de fer, ont causé des dommages à une usine hydraulique, il suffit pour que ces usines aient droit à une indemnité, qu'elles aient été régulièrement autorisées à l'époque où intervient le décret qui déclare d'utilité publique lesdits travaux. — Dommages postérieurs à l'expertise. — Droits des demandeurs réservés à cet égard. — Evaluation de l'indemnité due. Intérêts du jour de la demande. Intérêts des intérêts. Frais d'expertise mis pour le tout à la charge de la compagnie qui n'a pas fait d'offres (*C. d'Et.*), 991.
— (4) Rivière navigable. — Osiers accrus sur les francs-bords (Saône), et non coupés par le fermier desdits francs-bords aux époques fixées par son cahier des charges. — Pas de contravention. — (*Ministre des Tra-*

vaux Publics contre sieur Bonnote.) (*C. d'Et.*), 1377.

— (5) Canal d'irrigation. — Taxes d'arrosage : validité des souscriptions; compétence du conseil de préfecture. — (*Compagnie nationale des canaux agricoles.*) — Le conseil de préfecture saisi d'une demande en dégrèvement de taxes d'arrosage, a pleine compétence pour apprécier la validité des souscriptions contestées. — Ces souscriptions constituent un contrat administratif. — Dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture sursoit à statuer jusqu'à ce que l'autorité judiciaire ait prononcé sur leur validité. Dépens. — Pas de dépens en cette matière. — Recours sans frais. — Désistement relatif à une partie du recours : donné acte (*C. d'Et.*), 1131.

— (6) Curage. — Taxes. — Syndicat constitué par arrêté préfectoral. — Modification des anciens usages (curages annuels d'un fossé qui serait une propriété privée : élargissement et approfondissement ordonnés et non simple curage). — Compétence du conseil de préfecture. — (*Sieur Arrérat.*) — Le conseil de préfecture, compétent, en vertu de la loi du 14 floréal an XI, pour statuer sur toutes les réclamations relatives aux rôles de répartition des frais de curage, méconnaît ses pouvoirs, en refusant d'examiner si les taxes imposées par un arrêté préfectoral sont conformes à la loi. — Peu importe d'ailleurs que, devant le conseil de préfecture, le réclamant ait déclaré qu'il ne demandait l'annulation ni de l'arrêté constituant le syndicat, ni des arrêtés prescrivant le curage, lorsqu'il résulte des termes de cette déclaration qu'il n'a pas entendu renoncer à faire valoir ses moyens, tirés de la violation de la loi de floréal an XI (*C. d'Et.*), 971.

— (7) Irrigations. — Syndicat. — Séquestre. — Emprunt. — Porteurs d'obligations. — Demande en versement des sommes empruntées. — Contrat de droit civil, — Compétence judiciaire. — (*Sieur Grandin et autres contre membres du syndicat du canal de Beaucaire.*) — Le syndicat d'un canal d'irrigation a été autorisé par décret à contracter un emprunt sous forme d'obligations pour couvrir une partie de la dépense des travaux de construction. A la suite de la mise sous séquestre de ce canal, dont la situation financière périclitait, les porteurs d'obligations ont assigné devant le tribunal civil les directeurs et syndics représentant ou ayant représenté les propriétaires membres de l'association, pour s'entendre condamner à verser dans la caisse de l'administration du séquestre la somme nécessaire pour le payement tant arriéré que présent et futur des intérêts et de l'amortissement de l'emprunt. C'est à l'autorité judiciaire qu'il appartient de connaître d'une demande ainsi formulée. — L'emprunt, dans les conditions où il a été réalisé, a le caractère d'un contrat de droit civil, dont l'exécution rentre dans la compétence des tribunaux ordinaires, et ne tombe pas sous l'application de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII. — Les tribunaux doivent seulement surseoir, s'il devenait utile d'apprécier le sens ou la validité de certains actes administratifs (*C. d'Et.*), 459.

— (8) Travaux défensifs. — Décharge. — Répartition nouvelle. — Frais d'expertise. — (*Syndicat de la Selle.*) — Il n'appartient pas au conseil de préfecture — après avoir accordé à un riverain, membre du syndicat, réduction d'une taxe applicable aux travaux de consolidation d'une digue — de répartir entre les autres membres de l'association le montant de la somme dont le réclamant a été dégrevé. — Lorsqu'une réduction de taxe est accordée à un membre de l'association, les frais d'expertise doivent être mis à la charge de l'association (*C. d'Et.*), 430.

— (9) Travaux défensifs. — Association syndicale. — Degré d'intérêt. — (*Dame veuve Llanas contre syndicat de l'Agly.*) — Lorsque les auteurs du riverain d'un cours d'eau ont été compris depuis longtemps dans l'association syndicale formée pour la défense des propriétés voisines de ce cours d'eau, et ont payé sans opposition les cotisations mises à leur charge, ce riverain ne peut pas encore soutenir que son domaine se trouve situé en dehors du périmètre du syndicat. — Renvoi devant le conseil de préfecture du membre d'une association syndicale

URE D'EAU (*suite*) :

qui soutient que la taxe qui lui est imposée n'est pas proportionnelle à l'intérêt qu'il a dans les travaux de défense; que ceux-ci ne protégeant qu'une partie de sa propriété, il ne saurait être imposé à raison de la contenance totale (*C. d'Et.*), 425.

(10) Travaux défensifs. — Digue. — Syndicat. — Répartition de dépenses. — Intérêts de taxes. — (*Syndicat des Moulières du Mollenel de Saint-Valery sur Somme contre la compagnie du chemin de fer du Nord.*) — Question de savoir si un syndicat, qui avait avancé des fonds pour l'exécution de travaux définitifs, était en droit d'exiger les intérêts de ses avances à partir du jour où il les avait faites, en même temps que les taxes imposées aux intéressés pour le couvrir desdites avances? *Résolu négativement.* — Dans l'espèce, mais sur le motif que le syndicat ne justifiait d'aucun rôle régulier ayant mis à la charge des propriétaires les intérêts qui auraient été dus par eux jusqu'au jour où le rôle a été rendu exécutoire par le Préfet. Lorsque, par suite de la réclamation d'un propriétaire, il a été nécessaire de procéder à une nouvelle assiette de la taxe et qu'il en est résulté des retards pour le recouvrement, le syndicat ne peut pas demander à ce contribuable les intérêts de la somme mise définitivement à sa charge. — Les taxes relatives aux travaux de défense contre les inondations sont recouvrables dans les mêmes formes que les contributions directes, à l'égard desquelles aucune disposition de loi n'autorise la demande des intérêts. Appréciation du degré d'utilité que diverses propriétés ont retirée des travaux exécutés par un syndicat : division des terrains en plusieurs classes, avec attributions de coefficients variables pour chacune d'elles, répartition de la dépense proportionnelle aux coefficients. — Décidé que ce mode de procéder répondait aux principes constitutifs du syndicat et aux prescriptions de la loi du 6 septembre 1807 (*C. d'Et.*), 967.

(11) Travaux défensifs. — Syndicat de la Têt. — (*Dames Soler de Balester et Casellas.*) — Décret constitutif répartissant les dépenses entre les membres de l'association au marc le franc des revenus cadastraux des propriétés syndiquées; réduction de taxe accordée en calculant d'après cette base, erreur de calcul commise par le conseil de préfecture, rectifiée par le Conseil d'Etat. — (Recours contre un arrêté du 6 décembre 18--; Pyrénées-Orientales; taxes, 18--; syndicat de la Têt. — La propriété de Colomaïro a été ravagée en 18-6 par une inondation; par suite, elle a été déclassée, et le revenu cadastral qui lui était attribué a été réduit par le conseil de préfecture; demande en réduction.) (*C. d'Et.*), 440.

— (12) Travaux défensifs. — Syndicat. — Revision du classement. Réduction de taxes. — (*Sieurs Tesner et autres.*) — Lorsque, sous le couvert d'une demande en réduction des taxes qui lui ont été imposées, un propriétaire compris dans une association pour travaux défensifs fonde en réalité sa demande sur une prétendue irrégularité du classement des propriétés et de la répartition générale des charges syndicales, — contre lesquels d'ailleurs il n'a soulevé, en temps utile, aucune réclamation dans les formes prévues par la loi du 16 septembre 1807, — c'est avec raison que sa requête est repoussée par le conseil de préfecture. — Il n'appartient ni au conseil de préfecture, ni en appel au Conseil d'Etat, d'ordonner la revision générale d'un classement régulièrement opéré par la commission spéciale. Procédure. — Lorsqu'un conseil de préfecture, régulièrement composé par l'adjonction d'un conseiller général appelé pour remplacer un conseiller empêché, a prescrit avant faire droit une visite de lieux, et qu'il a statué ensuite par un arrêté définitif sur le fond de la contestation, en appelant le même conseiller général, alors que le conseiller de préfecture titulaire n'était pas empêché, le second arrêté est irrégulier. Evocation. — L'affaire étant en état, le conseil statue au fond (*C. d'Et.*), 859.

— (13) Travaux défensifs. — Syndicat constitué sous le régime de la loi de 1807. — Exception de domicilité. — Intérêts. — (*Dame veuve Guillot de Sudaraud*). — La disposition de l'article 3 de la loi du 21 juin 1865, qui prescrit des formalités spéciales pour l'adhésion

des propriétaires d'immeubles dotaux à la formation d'associations syndicales libres ou autorisées ne s'applique pas aux syndicats créés sous l'empire de la loi du 16 septembre 1807, en vertu de laquelle les propriétaires intéressés à la construction de digues pouvaient être contraints d'en supporter la dépense proportionnellement à leur degré d'intérêt. — En conséquence, une femme mariée sous le régime dotal ne saurait se prévaloir de ce que ces formalités n'auraient pas été remplies, pour refuser de payer les taxes qui lui sont imposées à raison d'un immeuble dotal, surtout lorsque son mari a payé ces cotisations de 1855 à 1875. Taxe non exagérée eu égard à l'intérêt de l'immeuble (*C.d'Et.*), 1235.

— (14) Rivières navigables. — Palissade établie et arbres plantés sur la propriété du requérant à la distance de plus de 3m,23 (réservée pour le contre-halage) à partir du mur de soutènement extérieur d'une plate-forme placée au-dessus du niveau des plus hautes eaux de la Saône, coulant sans débordement; pas de contravention.— Trous creusés dans le lit de la Saône : contravention; amende réduite par le Conseil d'Etat. —(*Sieur Canard.*)—(*C.d'Et.*), 1129.

Cours d'eau non navigables.

— (1) Association syndicale. — Curage. — Taxes. — (*Sieur Belton.*) — Demande en décharge motivée sur ce que l'association syndicale n'aurait pas été légalement constituée. — Rejet. L'association a été fondée en 1861 : depuis cette époque le recouvrement de taxes a eu lieu sans réclamation de la part du demandeur, qui a fait volontairement et sans réserve partie de l'association : rejet. — (Recours contre un arrêté du 6 février 1874, par lequel le conseil de préfecture de Loir-et-Cher a rejeté ses demandes en décharge des taxes auxquelles il a été imposé en 1868 et en 1873, pour le curage de la rivière du Cosson, sur les rôles du syndicat du Val-de-Loire; — Ce faisant, attendu que les terrains appartenant au sieur Belton ne sont pas exposés aux inondations du Cosson, dont ils sont éloignés de plus de 600 mètres; que le décret du 9 septembre 1861, qui a constitué une association syndicale pour le curage du Cosson, n'a pas été suivi des enquêtes prescrites par l'article 29 du décret; que, si des enquêtes avaient eu lieu antérieurement, elles n'avaient pas été accompagnées de publications et d'affiches, et qu'ainsi les propriétaires intéressés n'ont pas été mis en mesure de protester contre l'état de répartition des dépenses; que si le sieur Belton a acquitté sans opposition les taxes qui lui ont été imposées en 1863, 1865 et 1867, ce fait ne faisait pas obstacle à ce qu'il pût réclamer pour les années suivantes, les années étant distinctes en matière de taxes assimilées aux contributions directes (*C. d'Et.*), 882.

— (2) Canal d'irrigation. — Syndicat. — Taxes. — Souscription. — Volume d'eau à fournir. — Expertise. — Eaux d'un ruisseau. — Question de propriété. — Compétence. — (*Syndicat du canal de Carpentras.*) — Expertise demandée par les deux parties pour savoir si le syndicat du canal de Carpentras fournit au réclamant le volume d'eau de la Durance auquel il a droit, en vertu de son acte de souscription. Renvoi devant le conseil de préfecture. — La propriété des eaux d'un ruisseau, qui servent également à l'irrigation, étant contestée entre le réclamant et le syndicat qui soutient en être devenu propriétaire par suite d'une précédente convention, l'examen de cette question préjudicielle, s'il est nécessaire, devra être renvoyé à l'autorité judiciaire (*C. d'Et.*), 442.

— (3) Curage. — Taxe. Recours pour excès de pouvoirs. — Non-recevabilité. —(*Sieur Mainemare.*)— Le riverain d'un cours d'eau n'est pas recevable à attaquer directement devant le Conseil d'Etat, pour excès de pouvoirs, l'arrêté préfectoral constitutif d'une association syndicale en matière de curage d'un cours d'eau et l'arrêté approuvant la répartition des taxes. — Ces arrêtés ne font pas obstacle à ce que le riverain saisisse de sa demande en décharge le conseil de préfecture, qui est compétent pour statuer sur les contestations relatives au recouvrement des rôles et pour examiner la légalité des taxes imposées (*C. d'Et.*), 431.

— (4) Curage. — Taxes. — Réclamation collective; timbre. — Assimilation aux

COURS D'EAU (*suite*) :

contributions directes. — (*Ministre des Travaux Publics contre sieurs Greel, Barde et autres.*) — En matière de taxes de curage, une réclamation formée collectivement par plusieurs contribuables devant le conseil de préfecture pour les cotes supérieures à 30 francs n'est recevable que pour le premier dénommé. — Curage d'office ordonné après l'accomplissement des formalités légales. Rejet d'une demande en décharge de taxes établies pour le payement des travaux. — Contribuables soutenant : 1° qu'ils avaient eux-mêmes exécuté, avant la visite des lieux par les ingénieurs, certains travaux, qui ont été néanmoins compris dans les travaux exécutés d'office par les agents de l'Etat; 2° que les dépenses mises à leur charge étaient exagérées. — Instruction insuffisante pour apprécier ces deux points : renvoi devant le conseil de préfecture. — Erreur matérielle. Annulation d'un arrêté du conseil de préfecture accordant à divers propriétaires décharge de taxes qui ne leur étaient pas réclamées. — (Recours du Ministre des Travaux Publics contre un arrêté du 11 juin 1878, Gironde, accordant décharge aux sieurs Greel et autres des taxes de curage mises à leur charge en qualité de riverains du ruisseau le Riouvert, pour des travaux de curage exécutés d'office sur ce ruisseau) (*C. d'Et.*), 863.

— (5) Curage. — Taxes indûment perçues en vertu d'un arrêté préfectoral du 29 ventôse an IX remplacé par un règlement d'administration publique. (*Communes de Breuil-le-Vert et Breuil-le-Sec, et sieurs Delormet et autres.*) — Lorsqu'un décret rendu en la forme des règlements d'administration publique est intervenu pour déterminer spécialement le mode de contribution aux dépenses de curage d'une rivière (réunion des propriétaires intéressés en association syndicale, dépenses supportées par chacun à raison de son intérêt, suivant un état dressé par le syndicat), c'est à tort que l'Administration, au lieu de se conformer à ce règlement, a cru devoir appliquer pour la répartition des dépenses, un ancien arrêté préfectoral de l'an IX concernant toutes les rivières du département. — Décharge en conséquence des taxes irrégulièrement imposées (*C. d'Et.*), 1147.

— (6) Dommage à une usine n'ayant pas d'existence légale. — Non-lieu à indemnité pour diminution de force motrice et, par suite, inutilité d'une expertise pour en évaluer l'importance. — (*Dame veuve Folacci.*) (*C. d'Et.*), 1334.

— (7) Prescription. — Ouvrages apparents. — (*Sieur Abrial.*) — Bien que les eaux courantes d'un ruisseau soient chose commune aux riverains, et que les droits de ceux-ci constituent une faculté naturelle qui ne saurait périr par le non-usage, si prolongé qu'on le suppose, ce principe ne fait pas obstacle à ce que la prescription puisse être invoquée par le riverain qui s'est attribué pendant plus de trente ans la jouissance exclusive du cours d'eau par des ouvrages apparents, constituant une contradiction manifeste aux droits des autres riverains et un obstacle matériel à l'exercice des facultés qui leur sont reconnues par la loi (*C. de cass.*), 479.

— (8) Pouvoirs de police du Préfet. — Canal dérivé de l'Eure. — Usine. — Modification d'une palée. — Arrêté préfectoral ordonnant de démolir dans l'intérêt du libre écoulement des eaux. — Pas d'excès de pouvoirs. — (*Sieur Besnard-Beaupré.*) (*C. d'Et.*), 469.

— (9) Rôle émis par le syndicat d'une association (canal de Thuir) dont l'arrêté constitutif a été annulé, pour excès de pouvoirs, par le Conseil d'Etat. — Décharge des taxes. (Le syndicat soutenait que les actes faits par lui avant l'annulation étaient valables.) — (*Sieurs Nicolau, de Vilar et autres.*) — (Recours contre deux arrêtés du 31 octobre 1878; Pyrénées-Orientales) (*C. d'Et.*), 1155.

— (10) Travaux Publics. — Canal d'irrigation. — Souscription. — Demande en nullité. — Compétence. — (*Ministre des Travaux Publics contre dame de Bernis.*) — Lorsqu'un canal d'irrigation a été déclaré d'utilité publique, établi d'après les plans et devis approuvés par l'Administration, subventionné par l'Etat, et qu'une association a été organisée par l'Administration dans le but d'assurer l'exécution des travaux, c'est au conseil de préfecture qu'il appartient de statuer sur la de-

mande formée par un souscripteur en nullité de son engagement pour inaccomplissement des conditions stipulées. — La convention, dont il est nécessaire de déterminer le sens et les effets pour statuer sur la réclamation, a le caractère d'un marché de travaux publics (*C. d'Et.*), 156.

— (11) Algérie. — Usine autorisée. — Dommages-intérêts. — (*Sieur Mohamed-ben-Saad.*) — En Algérie, les cours d'eau, même non navigables ni flottables, étant compris dans le domaine public (loi du 16 juin 1851, articles 2 et 3), le propriétaire de moulins régulièrement établis sur un cours d'eau de cette nature a droit et qualité pour actionner en réparation et dommages-intérêts un riverain d'amont, auteur d'entreprises et détournements d'eau portant préjudice aux droits que ce propriétaire tient des permissions administratives par lui obtenues. — En conséquence, doit être cassé, pour violation de l'article 1382 du Code civil par fausse application de la disposition précitée de la loi du 12 juin 1851, le jugement qui, sans contester l'existence des permissions administratives, repousse l'action en responsabilité dirigée contre l'auteur du dommage, en se fondant sur l'absence d'un règlement officiel auquel ce dernier aurait contrevenu (*C. de cass.*), 616.

— (12) Usines. — Règlement. — Droit de police. — (*Sieur Corbin*). — Recours contre un arrêté préfectoral et une décision confirmative du Ministre des Travaux Publics réglant simultanément plusieurs usines. — Rejet : ce règlement a été pris en vue d'assainir des prairies marécageuses, et non dans l'intérêt privé de l'un des usiniers. — Le dommage qui peut en résulter pour l'une des usines ainsi réglementées ne saurait être assimilé à une expropriation (*C. d'Et.*), 1345.

— (13) Usines. Réglementation. — Canal d'amenée appartenant à l'usinier. — Existence légale. — Excès de pouvoirs. — (*Sieur Bernard de la Vernette Saint-Maurice*). — Le Préfet peut, sans excès de pouvoirs, réglementer une usine située sur un cours d'eau non navigable, bien que le canal d'amenée appartienne au propriétaire de l'usine. — La circonstance que l'usine aurait une existence légale antérieure à 1789 n'enlève pas à l'Administration le droit de réglementation qui lui a été confié en vue de l'intérêt général (*C. d'Et.*), 1570.

— (14) Usine antérieure à 1789. — Réglementation par le Préfet. — Recours contentieux. — (*Sieur Pissevin.*) — Le droit de réglementer les usines dans un but d'utilité générale appartient aux préfets, même à l'égard des usines antérieures à 1789. — La disposition d'un arrêté préfectoral qui autorise le maintien en activité d'une usine antérieure à 1789 ne saurait être considérée comme entachée d'excès de pouvoirs, alors que le Ministre reconnaît qu'elle n'a eu ni pour but ni pour effet de contester à l'usine une existence légale antérieure audit arrêté. — L'arrêté préfectoral qui fixe la hauteur de la retenue et le mode d'établissement des vannes de décharge d'une usine, en vue de prévenir les inondations, sous réserve des droits de l'usinier à la propriété du canal de dérivation de ses usines, ne contient pas un excès de pouvoirs. — La question de savoir si la modification du vannage de décharge est nécessaire pour assurer l'écoulement des eaux, n'est pas de nature à être déférée au Conseil d'Etat par la voie contentieuse (*C. d'Et.*), 1112.

COUESNON (Rectification du), 1512.
CRAYSSAC et ALBUGUES, 500.
CREST (ville de), 194.
CRETE contre Préfet de la Charente, 144.

D

DASQUE, 184.
DATTY, 141,
DAVOUS et BERTAUD, 872.
DÉCHEE et LAPALUD, 1254.

DÉCOMPTE :

— (1) Décompte. — Amélioration du cours du Rhône à Beaujeu. — (*Sieur Datty.*) — Cubage d'enrochements.— Demande d'indemnité pour erreur dans le mesurage des moellons. — Densité servant de base au cubage, fixée par le devis et acceptée par l'en-

Décompte (*suite*) :

trepreneur. Rejet. Article 42 des clauses et conditions générales de 1866. Augmentation dans la distance des transports. — Réclamation non produite dans les délais de l'article 41 : réserves en termes vagues lors de la présentation du décompte, mais non suivies de motifs déduits par écrit dans les vingt jours : rejet. Travaux soumissionnés conjointement par deux entrepreneurs : décompte accepté par l'un d'eux ; déchéance encourue par tous deux. Demande d'indemnité pour retards apportés par l'Administration dans l'exécution des travaux ; aucun engagement pris de terminer les travaux dans un délai donné ; d'ailleurs pas de ralentissement exceptionnel dans les travaux ; dépenses annuelles maintenues à une moyenne suffisante. Rejet. Demande en restitution des droits de pilotage : rejet : ces droits sont un accessoire des droits de navigation, dont le cahier des charges imposait le payement à l'entrepreneur, qui n'a pu ignorer dans quelles conditions il aurait à organiser ses transports (*C. d'Et.*), 141.

— (2) Communes. — Décompte. — Construction d'un chemin vicinal. — Gravier pour l'empierrement. — (*Commune de Fay contre sieur Hochet*). — Difficultés imprévues d'extraction dans les carrières indiquées et sondées avant l'adjudication. — Mélange d'une grande quantité d'argile. — Indemnité due ; appréciation du chiffre (*C. d'Et.*), 748.

— (3) Décompte. — Construction d'une route. — Cahier des clauses et conditions de 1866. — (*Ministre des Travaux Publics contre sieurs Aleth et Guédé.*) — Donné acte au Ministre des Travaux Publics de son acquiescement à un chef de réclamation. — Augmentation de plus d'un tiers dans la masse des déblais de terre et de rocher, et diminution de plus d'un tiers dans la maçonnerie, les enrochements et les perrés, par suite de modification de tracé. — Les entrepreneurs ayant expressément renoncé au bénéfice de l'article 32 des clauses et conditions pour le cas où ces augmentations ou diminutions proviendraient des modifications du tracé, aucune indemnité ne leur est due. Augmentation de

compte. — (*Sieur Vernaud contre Ville de Paris.*) — Mortier : quantité et densité du ciment devant entrer dans sa composition, conformément aux indications de la série des prix de la Ville de Paris. — Décidé qu'il n'y avait eu de ce chef aucune fourniture imprévue qui soit à régler d'après un prix nouveau. — Demande de revision des prix pour erreur alléguée dans les sous-détails : rejet par application de l'article 42 des clauses et conditions générales (*C. d'Et.*), 960.

— (5) Décompte. — (*Sieur Osson.*) — Indemnité réclamée à raison du préjudice causé par des mesures prises par l'Administration en vue de contraindre l'entrepreneur à poursuivre un travail au delà des conditions du devis. — Rejet : il n'y a eu qu'une simple mise en demeure non suivie de mesure coercitive. — Enrochements supprimés. — Indemnité pour manque de gain. Changements, résultant d'ordres de service, au profit de la digue. — Pas de surcroît de dépenses. — Rejet. — Substitution de talus à inclinaison fixe aux talus naturels prévus au devis : travail moins onéreux. Rejet. — Procédure. — Double degré de juridiction : demande nouvelle. Rejet. — Expertise. Frais partagés par moitié : intérêts des intérêts (*C. d'Et.*), 1104.

— (6) Décompte. — Expertise. — Formalités substantielles. — *Ville de Paris contre sieur Moisant.*) — Lors-

qu'un conseil de préfecture prescrit une expertise il doit se conformer aux formalités substantielles en matière d'expertise. En conséquence, il y a lieu d'annuler un arrêté qui a ordonné une expertise, en tant qu'il a fait courir le délai accordé aux parties pour la désignation de leurs experts non de la signification de l'arrêté attaqué, mais de la date même de l'arrêté (*C. d'Et.*), 741.

— (7) Décompte. — Expertise ordonnée : nouveau décompte accepté.— (*Sieur Ferré.*) — Un entrepreneur qui, à la suite d'un arrêté ordonnant une expertise, a accepté, sans réserves, un nouveau décompte définitif dressé en vue de donner satisfaction à ses réclamations contre le premier décompte, n'est plus recevable à demander qu'il soit procédé à l'expertise (*C. d'Et.*), 1329.

— (8) Décompte. — Machines élévatoires. — Ingénieur des Ponts et Chaussées. — Responsabilité. —(*Commune de Pont-Saint-Esprit contre sieurs Thouvenot et Bergeron frères.*) — Les ingénieurs des Ponts et Chaussées, autorisés par leurs supérieurs hiérarchiques, en vertu de l'article 13 du décret du 7 fructidor an XII, à se charger de la rédaction d'un projet et de la direction des travaux publics communaux, ne peuvent pas être déclarés responsables envers la commune de la non-réussite de leurs projets. — Ils ont agi dans les conditions ordinaires de leurs fonctions. Une ville qui — sans formuler aucune critique contre la manière dont un entrepreneur a exécuté le travail qui lui a été confié et qui a fait l'objet d'une réception définitive régulière — se borne à contester l'efficacité des ouvrages commandés, doit être condamnée à lui en payer le montant, sans qu'il y ait lieu de procéder à une expertise (*C. d'Et.*), 1336

— (9) Décompte. — Matériel pris en charge au début de l'entreprise et remis à l'Etat à son expiration. — (*Sieurs Bauquin et Maufra.*) — Estimation faite par les experts conformément au devis, demande d'augmentation de prix non justifiée; supplément d'expertise devenu impossible: rejet. Evaluation de deux gabares déclarées par les experts inférieure à leur valeur réelle : augmentation du prix par le Conseil d'Etat. — Intérêts du jour de la demande; capitalisation (*C. d'Et.*), 1124.

— (10) Décompte. — Réclamations comprises dans les réserves formulées lors de l'acceptation du décompte. — Recevabilité. — (*Ministre des Travaux Publics contre sieur Lévêque.*)— La déchéance prononcée par l'article 41 du cahier des charges de 1866 contre les réclamations formulées plus de vingt jours après l'acceptation du décompte n'est pas applicable à des chefs de demandes qui, d'une part, étaient compris dans des réclamations adressées aux ingénieurs antérieurement au décompte et pour lesquelles il avait été fait des réserves lors de son acceptation, et qui, d'autre part, n'avaient fait l'objet dans le mémoire prétendu tardif que d'un groupement nouveau et d'une réduction dans le chiffre des demandes (*C. d'Et.*), 711

— (11) Décompte. — Régie. — (*Sieurs Monjalon frères.*) — Reprise de matériel : outillage non indispensable pour l'achèvement des travaux. — Reprise non obligatoire : rejet. — Outillage indispensable à l'achèvement des travaux. — Emploi par l'Administration de son propre outillage au lieu de celui de l'entrepreneur ; droit de celui-ci d'exiger la reprise de son matériel. — Préjudice causé à l'entreprise par le ralentissement et la suspension des travaux : indemnité allouée pour payements faits à des contremaîtres et employés restés inactifs pendant deux ans : détérioration du matériel laissé exposé à la chaleur et à l'humidité sur les chantiers pendant deux ans : perte d'intérêts sur le fonds de roulement : inaction du matériel et privation de l'industrie; indemnité accordée sous déduction du bénéfice qui a été réalisé sur d'autres travaux commandés par l'Etat ou par des particuliers, et en tenant compte des circonstances exceptionnelles résultant de la guerre 1870-71. — Retard dans la restitution des fonds de garantie et dans le règlement du décompte. — Pas d'indemnité autre que l'allocation des intérêts légaux. — Frais de garde du matériel dont la reprise était obligatoire pour l'Etat : indemnité due. — Déterioration du matériel dont la reprise était obligatoire pour l'Etat;

.e) :

incombant à l'Etat : pas
ique à l'entrepreneur. —
êts à la suite de la rési-
onds immobilisés dans le
Rejet : les intérêts ont
par le conseil de pré-
'erte de temps et d'in-
ant de la nécessité pour
ours de surveiller l'exé-
rêté de mise en régie :
e. — Règlement de dé-
tion de main d'œuvre à
age à la brosse de moel-
it de fouilles, au lieu de
escrit. — Indemnité due.
de terre entraînée dans
Demande d'indemnité.
a été tenu compte de
— Frais d'expertise et de
ise : — compensés. —
ntérêts. — (Article 1154
) (*C. d'Et.*), 1348.
mpte. - Retard dans
indemnité par jour de
éo dans le cahier des
essité d'une mise en de-
ertu des articles 1139,
Code civil; dispense de
neure non expressément
ence de mise en demeure :
inapplicable. — (*Sieur
tre ville de Paris.*) —
— Arrêté ordonnant une
ts droits et moyens des
vés, en vue de vérifier
des travaux et leur de-
rmité avec le devis de
mesure préparatoire
recours non recevable
ps.
ote. — Travaux dans un
ertise. — (*Sieur Bois-*
Expertise. — Dans les
entre l'Etat et les en-
n sujet de l'exécution de
lics, l'expertise n'étant
re, l'article 56 de la loi
mbre 1807, aux termes
nieur en chef est tiers
oit, n'est pas applicable,
équence, est annulé un
nseil de préfecture rendu
pertise dans lequel l'in-
chef avait été désigné
expert de droit et n'a-
é serment. — Renvoi de-
il de préfecture. — Pro-
cédure. — Délai du recours. — La dépêche d'un préfet annonçant à une partie que sa réclamation devant le conseil de préfecture est rejetée ne fait pas courir le délai du recours au Conseil d'Etat, quand elle ne contient que la reproduction du dispositif de l'arrêté. — Pour qu'il y ait notification régulière, il faut que la partie reçoive copie textuelle de l'arrêté (*C. d'Et.*) 883.
— (14) Décompte. — Vérification supplémentaire ordonnée après expertise : caractères d'expertise. — Formes à suivre. — Article 302 et suivants. — Code de procédure civile. - (*Sieur Della Casa contre commune de Grimaud.*) — Lorsque, après une expertise jugée insuffisante par le conseil de préfecture, celui-ci ordonne une nouvelle vérification générale des travaux par un architecte qu'il désigne en enjoignant à celui-ci de se conformer à deux arrêtés antérieurs définissant les points à examiner par les experts, cette vérification constitue une véritable expertise. — Lorsqu'une expertise est reconnue nécessaire, bien qu'elle ne soit pas obligatoire, l'arrêté qui l'ordonne doit, à peine de nullité, se conformer aux formalités substantielles en matière d'expertise. — Annulation pour absence de serment de l'expert et d'audition contradictoire des parties (*C. d'Et.*), 1134.

DELACROIX (veuve Goussard), 484.
DELAUNAY et autres, 1233.
DELLA-CASA, 1134.
DELORMET et autres, 1147.
DELOY, 1270.
DERUAD et BRIDET, 197.
DESLANDES (Jeanne), 716.
DESSÈCHEMENT des marais de Fos et colmatage des terrains de la Crau (Bouches du Rhône), 529.
DESSOLIERS, 1325.
DESTHOREST, 1247.

DETTES DE L'ÉTAT :

— (1) Compétence. — Dommage. — Cumul. — Chômage d'une écluse pour réparation. — Avis tardivement donné aux bateliers. — Demande d'indemnité contre l'Etat. — (*Sieurs Piau, Baudrier et autres.*) — Le conseil de préfecture n'est pas compétent, en vertu de la loi du

28 pluviôse an VIII, pour connaître d'une demande tendant à faire déclarer l'Etat responsable de la faute que ses agents auraient commise en ne portant pas en temps utile à la connaissance des intéressés la durée du chômage d'une écluse. — Dettes de l'Etat. — Canal de navigation. — Chômage d'écluse. — Avis tardif aux intéressés. — Dommage prétendu. — Refus d'indemnité. — Décidé que les réclamants n'établissaient à la charge de l'Etat aucun fait de nature à engager sa responsabilité. — Le Ministre répondait que l'Etat ne pouvait être responsable des retards survenus par suite de force majeure au cours de travaux entrepris dans un intérêt général (*C. d'Et.*), 724,

— (2) Chemin de fer de l'Ouest. — Garantie d'intérêts. — (*Compagnie des chemins de fer de l'Ouest.*) — Compte de garantie arrêté sous réserve d'une liquidation nouvelle, relative au chemin de fer de ceinture; dépenses admises au compte du premier établissement; intérêts de garantie alloués du jour où les dépenses ont été faites; renvoi devant le ministre. — Etat condamné aux dépens (*C. d'Et.*), 996.

— (3) Voirie (Grande). — Chemin de fer. — Garantie d'intérêts. —(*Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.*)—Lorsque l'Etat use de la faculté qu'il s'est réservée dans les conventions financières conclues avec une compagnie de chemin de fer, de convertir en annuités la subvention qu'il a promise en vue des travaux à exécuter, et que la compagnie émet des obligations pour réaliser cette subvention, le droit de timbre payé par abonnement, pour les obligations en vertu de la loi du 5 juin 1850, est au nombre des contributions qui doivent être comprises dans les comptes annuels d'exploitation dressés en vue du règlement de la garantie d'intérêts due par l'Etat (*C. d'Et.*), 730.

— (4) Responsabilité des maîtres de port. — Navire entrant dans une écluse. — Avarie. —(*Sieurs Tysack et Bramfort.*) — L'Etat est déclaré responsable des avaries subies par un navire entrant dans l'écluse d'un port de commerce, par suite d'une fausse manœuvre exécutée sous la direction des officiers du port (*C. d'Et.*), 965.

DIEPPE (Port de). Exploitation de ponts-bascules, 597.

DOMAINE DE LA COURONNE. — Inaliénabilité. — Concession d'eau. — *Département de la Seine et l'Etat.*) — Est nul, comme contraire aux dispositions de l'article 7 du sénatus-consulte du 12 décembre 1852, un contrat par lequel le Ministre de la Maison de l'Empereur, stipulant au nom de la liste civile, a pris envers le Préfet de la Seine, représentant le département de la Seine, l'engagement de fournir annuellement, pour un temps illimité, moyennant un prix déterminé, une certaine quantité d'eau à prendre dans les étangs de Versailles et à déverser dans la rivière de Bièvre (*C. de cass.*), 505.

DOMET DE MONT (Dlle), 831.

DOMMAGES :

— (1) Dommages. — Accumulation des eaux s'écoulant d'un chemin vicinal de grande communication. — Invasion des eaux dans une cave et dans un rez-de-chaussée. — Rejet d'une demande d'indemnité annuelle. — (*Sieur Souques.*) — (*C. d'Et.*), 738.

— (2) Dommage. — Agent de l'Etat. — Négligence. — (*Ministre des Travaux Publics contre sieur Gilles.*)— L'Etat doit être déclaré responsable de l'accident arrivé à un passant par suite de la négligence des agents de l'Administration, qui ont laissé ouverte une excavation sur un chemin de halage (*C. d'Et.*), 1203.

— (3) Dommages. — Avaries causées à des conduites de gaz par des travaux de canalisation d'eaux. — (*Compagnie d'éclairage au gaz de Rouen contre sieur Flicoteaux.*) — Indemnité allouée en tenant compte de l'établissement défectueux (profondeur insuffisante) des conduites de gaz. — Intérêts. — Intérêts des intérêts dus pour plus d'une année, capitalisés du jour de la demande (*C. d'Et.*), 423.

— (4) Dommages causés à une propriété par le débordement d'un ruisseau, attribués aux travaux exécutés par une ville dans ledit ruisseau et sur un chemin.—(*Ville de Crest.*)—

DOMMAGES (*suite*) :

Prétendu cas de force majeure résultant d'orages exceptionnels. — Débouché insuffisant laissé pour l'écoulement des eaux. — Ville reconnue responsable. — Appréciation de l'indemnité. — Intérêts et capitalisation (*C. d'Et.*), 194.

— (5) Dommage. — Carrière en exploitation. — Chemin de fer. — Interdiction d'exploiter. — Indemnité due. — Compétence. — (*Compagnie du chemin de fer du Nord contre sieur Péretmère.*) — L'interdiction par le Préfet de poursuivre, dans la zone de protection d'un chemin de fer et des voies publiques déplacées par suite de sa construction, l'exploitation d'une carrière qui était en pleine activité lors de l'ouverture de la ligne, peut donner droit à indemnité, alors même que l'exploitation n'aurait pas été commencée dans la zone de garantie au moment où le terrain a été grevé de la servitude de non-exploitation. — Le conseil de préfecture est compétent pour régler cette indemnité (*C. d'Et.*), 1117.

— (6) Dommages. — Chemin vicinal de grande communication. — Raccordement. — Terrain mis en contre-bas. — Indemnité. — Amélioration. — Plus-value. — (*Sieur Lhermiteau contre le département de la Seine.*) — Lorsqu'à la suite des travaux de raccordement d'un chemin vicinal de grande communication, des terrains riverains, mis en contre-bas, ont été relevés au niveau du chemin par le propriétaire auquel une indemnité a été allouée à cet effet par le conseil de préfecture, le fait que ces terrains pourraient se trouver désormais à l'abri des inondations ne constitue pas une plus-value directe et immédiate de nature à se compenser jusqu'à due concurrence avec le dommage causé. — Intérêts des frais d'expertise avancés par le réclamant et mis à la charge de l'Administration. — Non-lieu à l'allocation de ces intérêts. — Intérêts des intérêts (*C. d'Et.*), 1375.

— (7) Voirie (Grande). — Dommage. — Cote de nivellement erronée. — (*Ministre des Travaux Publics contre sieur Barthélemy.*) — Réduction de l'indemnité allouée à un propriétaire pour le dommage que lui a causé une indication inexacte de nivellement contenue dans un arrêté préfectoral d'alignement et n'ayant fait l'objet d'une rectification verbale qu'après que les solives du rez-de-chaussée étaient déjà posées. — Procédure. — Chose jugée. — Non-recevabilité devant le Conseil d'Etat d'une fin de non-recevoir opposée en première instance et rejetée par un arrêté interlocutoire passé en force de chose jugée (*C. d'Et.*), 1138.

— (8) Dommages. — Décision de jury d'expropriation. — Délai pour obtenir l'interprétation expiré. — Jugement au fond. — Régularité. — (*Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée contre sieur Reynaud et autres*). — Lorsqu'un conseil de préfecture, saisi d'une demande en payement de dommages résultant de l'exécution de travaux publics (dans l'espèce, déviation et exhaussement d'une route nationale), impartit, avant de statuer au fond, un délai à l'auteur du dommage pour faire déterminer par l'autorité judiciaire si la décision du jury d'expropriation relative aux terrains employés pour la construction de la route comprenait le dommage causé aux parties non expropriées de ces terrains, ce délai court à partir de l'arrêté du conseil de préfecture, nonobstant le pourvoi formé devant le conseil d'Etat contre cet arrêté. — Si l'auteur du dommage n'a pas justifié de ses diligences devant l'autorité judiciaire dans le délai imparti, le conseil de préfecture peut connaître du fond de l'affaire (*C. d'Et.*), 984.

— (9) Dépossession; compétence. — Dommage éventuel. — (*Sieur Gauthier contre département des Pyrénées-Orientales.*) — La simple éventualité d'un dommage consistant dans l'aggravation des risques d'inondation pouvant résulter de la diminution de la section d'un canal ne suffit pas pour ouvrir dès à présent un droit à indemnité. — Dommages causés par l'irruption des eaux : aggravation imputée à tort à l'établissement du remblai d'une route départementale. — Propriétaire prétendant que la reconstruction d'un pont mettant son immeuble en communication avec une route a été rendue nécessaire par les

travaux que le département a fait exécuter sur ladite route, et demandant que les frais de reconstruction soient mis à la charge de celui-ci. —Allégation non justifiée.—Rejet. — Destruction d'arbres situés sur le talus d'une route : demande d'indemnité ; rejet : le réclamant ne justifie pas en être le propriétaire. — Ceps de vignes arrachés ou enfouis par l'établissement d'un chemin de service pendant l'exécution des travaux ; indemnité. — Dépens : répartition : un sixième à la charge du défendeur. — Le conseil de préfecture est absolument incompétent pour statuer sur une demande d'indemnité fondée sur la dépossession d'une partie de propriété (*C. d'Et.*), 1121.

— (10) Dommages. — Dérivation de sources de la Vanne par la ville de Paris. — (*Sieur Régnier contre ville de Paris.*)—Construction d'une rigole destinée à recueillir les eaux des terres et ayant fait baisser la nappe d'eau qui alimente le puits du requérant. Indemnité due : évaluation (*C. d'Et.*), 1239.

— (11) Dommages. — Difficultés d'accès résultant des travaux exécutés dans la rivière d'Yonne, pour la substitution du régime de navigation continue à celui de navigation par éclusées. — (*Ministre des Travaux Publics contre sieur Buffé.*) — Réparation de ce dommage non comprise dans le prix d'achat d'une parcelle expropriée pour d'autres travaux : expertise ordonnée. Régularité (*C. d'Et.*), 990.

— (12) Dommage direct et matériel. — Diminution du nombre et des facilités d'accès d'un hôtel. — Indemnité. — Intérêts du jour de la demande. — Rejet de la demande en capitalisation d'intérêts dus pour moins d'une année. — (*Sieur Serres contre le département des Landes.*) — Décidé que les travaux exécutés pour la construction de la rampe d'un pont avaient eu pour effet de mettre la maison du réclamant en contre-bas du sol de la voie publique et de diminuer le nombre et la facilité de ses accès, et qu'il en était résulté un dommage à raison duquel il était dû une indemnité. — Appréciation de l'indemnité (*C. d'Et.*), 1120.

— (13) Dommages. — Arrêté ordonnant une expertise, tous droits et moyens des parties réservés. — Mesure préparatoire. — Recours non recevable.—(*Compagnie des Dombes et des chemins de fer du Sud-Est contre société du pont de Montrond.*)— (*C. d'Et.*), 1237.

— (14) Dommage. — Deux éboulements successifs dans des puits. — Action en indemnité contre la ville de Marseille. — Intérêts, compensation. — (*Ville de Marseille contre sieur Raymond et dame Amphoux.*) — Décidé : Que le premier éboulement n'était pas le résultat du défaut d'entretien par la ville de ses conduites d'eau, mais bien de la construction défectueuse des puits des réclamants, établis contrairement aux règlements locaux et dans de mauvaises conditions de solidité, d'où il suit que ces propriétaires n'avaient droit à aucune indemnité ; — que le second éboulement avait eu pour cause initiale la perforation illicite d'un aqueduc municipal et la construction défectueuse des puits ; que si la ville a mis une négligence regrettable dans la réparation de l'aqueduc, rendue nécessaire par le premier éboulement, les propriétaires ne peuvent cependant être déchargés de toute obligation relativement aux conséquences de cet éboulement : dépenses de réparation de l'aqueduc mises pour moitié à la charge des propriétaires, et réduction de l'indemnité qui leur avait été allouée. Partage des frais d'expertise et des dépens du pourvoi. — Par suite de la compensation opérée de plein droit entre les parties, aucune somme ne se trouvant due à l'une d'elles au moment où elle a formé sa demande d'intérêts, il n'y a lieu d'y statuer (*C. d'Et.*), 212.

— (15) Dommages. — Extraction de matériaux. — Indemnité. — Fermier. — Bail antérieur à l'arrêté d'occupation. — Renouvellement postérieur. — Evaluation de l'indemnité. — (*Sieur Jeanne-Deslandes.*) — La circonstance qu'un fermier sur les terres duquel a été autorisée une extraction de matériaux a renouvelé son bail postérieurement à l'arrêté d'occupation n'est pas de nature à modifier l'indemnité due. — Le renouvellement de bail ne crée pas une situation nouvelle au préjudice

(*suite*) :

ıier et au profit de l'entrepre-
re et 2e espèces). — Exper-
Expert du propriétaire repré-
implicitement le fermier. —
un expert, désigné par le
taire a procédé, contradictoi-
avec l'expert de l'entrepre-
la constatation de l'état de
ant l'occupation, et à l'éva-
des indemnités dues au fer-
ur perte de récoltes et priva-
jouissance pendant un certain
temps, sans qu'aucune con-
a ait été élevée sur la qualité
elle cet expert agissait, l'en-
ur n'est pas recevable à sou-
lors de l'expertise relative à
iation du dommage permanent
u fermier pour toute la durée
bail par suite des excavations
feu pendant l'occupation, —
ui-ci n'a pas été représenté ré-
nent à l'expertise (2e espèce)
t.), 216.
Dommages. — Extraction de
ux. — Terrain comprenant
a espèces de matériaux. —
ation de l'une d'elles seulement.
de matériaux. — Dommages
res. Arbres. — (*Compa-
es chemins de fer du Nord
commune de Lapugnoy.*) —
tation d'un terrain par un
neur locataire constitue une
ouverte dans le sens de la
1807. — Un terrain, qui est
au moyen de l'extraction
seule espèce de matériaux
x) ne doit pas être considéré
carrière ouverte au point de
matériaux d'une autre na-
ble et grès) qui peuvent s'y
rer. — Prix des matériaux
établi d'après celui payé à
reneur sous déduction de la
représentant le montant de
ifice. — Le propriétaire d'une
qui reçoit le prix des maté-
xtraits n'a pas droit à une
té spéciale pour la privation
uissance et perte des récoltes.
il a droit à la valeur des
détruits lorsque tel est l'usage
— Procédure. — Prétendue
jugée résultant d'un arrêté
utoire : rejet : les conclusions
rvoi sont dirigées tant contre
l'interlocutoire que contre la décision au fond (*C. d'Et.*), 1114.

— (17) Dommages. — Indemnité pour dommage actuel. — Et indemnité à charge de travaux. — Réserve par le conseil de préfecture des dommages ultérieurs — Intérêts et intérêts des intérêts. — (*Compagnie du chemin de fer Paris-Lyon-Méditerranée contre demoiselle Domet de Mont.*) — Frais d'expertise mis avec raison à la charge de l'auteur du dommage qui, devant le conseil de préfecture, avait contesté tout droit à indemnité, alors qu'il en a été accordé une (*C. d'Et.*), 831.

— (18) Dommage. — Inondation imputée aux travaux exécutés pour l'établissement d'un chemin de fer. — Responsabilité. — (*Compagnie d'Orléans contre sieurs Portes et Favarel.*) — Décidé que la compagnie ne saurait être responsable de l'inondation, qui s'est produite seulement à partir du point où elle rend les eaux du ruisseau à leur cours naturel et dans une partie de la plaine où elle n'a apporté aucune modification à l'ancien état des lieux et n'a augmenté en rien le volume des eaux : aucune inondation n'a eu lieu en amont. Procédure. — Conseil de préfecture. — Visite des lieux. — Parties non appelées ni présentes. — Aucun procès-verbal dressé ni communiqué aux parties. — Vérification non contradictoire. — Inobservation des formalités essentielles. — Annulation de l'arrêté qui a ordonné la visite des lieux et de celui qui a statué au fond. Conseil d'Etat. — Evocation après annulation, d'arrêtés du conseil de préfecture pour vices de forme. — Décision au fond (*C. d'Et.*), 191.

— (19) Dommages. — Inondation aggravée par les travaux d'un pont. — Intérêts du jour de la demande. — (*Compagnie des chemins de fer du Midi contre sieur Combet et autres.*) — Lorsque les dommages causés par un cas de force majeure (dans l'espèce, une crue exceptionnelle de l'Hérault), ont été notablement aggravés aux abords d'un pont, par suite de la modification apportée dans le régime des eaux de la rivière par l'établissement du pont et des remblais insubmersibles qui l'accompagnent, la compagnie du chemin de fer qui a con-

struit le pont est avec raison déclarée responsable de l'aggravation du préjudice. — Expertise rendue nécessaire par le refus de réparer le dommage; frais à la charge de l'auteur du dommage (*C. d'Et.*), 1126.

— (20) Dommages. — Occupation de terrains et extraction de matériaux. — Prix différent d'après la nature des matériaux extraits (moellons piqués et propres à être mis en œuvre); pierres cassées et débris. — (*Sieur Falaise contre sieur Bertrandon.*) — Indemnité allouée pour privation de jouissance et dépréciation définitive d'une parcelle de terrain sur laquelle des débris de toutes sortes ont été déposés et laissés à la fin de l'expertise. — Indemnités pour arbres abattus (*C. d'Et.*), 987.

— (21) Dommages. — Puits taris par le percement d'un tunnel de chemin de fer. — Réserves faites devant le jury d'expropriation pour cette cause éventuelle de préjudice. — Indemnité due. — (*Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, contre sieurs Baril, Laporte et autres.*) — Demande d'indemnité formée, pour la même cause, par un maire à raison des puits communaux, et par plusieurs habitants à raison de leurs puits particuliers : le conseil de préfecture n'a pu se borner à allouer une somme pour l'établissement des bornes-fontaines au point culminant du village, destinées à remplacer les puits taris, sans avoir d'abord déterminé la réalité et l'étendue du préjudice subi individuellement par chaque intéressé. — Renvoi devant le conseil de préfecture pour procéder à cette évaluation, après expertise, s'il y a lieu. — Dépens du pourvoi mis à la charge de la compagnie du chemin de fer (*C. d'Et.*), 726.

— (22) Dommages causés par l'exhaussement d'une rue. — Plus-value résultant de l'amélioration de la voie. — Appréciation exacte par le conseil de préfecture. — Rejet. — (*Commune de Combronde contre sieur et dame Clostre-Aubert* (*C. d'Et.*), 879.

— (23) Dommages. — Qualité pour réclamer. — (*Ville de Charolles.*) — Lorsqu'un propriétaire a aliéné sa propriété postérieurement aux dommages que lui a causés l'exécution des travaux publics, l'acquéreur n'a pas qualité pour réclamer une indemnité à raison de ce même dommage, si aucune clause spéciale de l'acte de vente ne lui fait cession du droit à indemnité qui s'était ouvert au profit de son vendeur (*C. d'Et.*), 878.

— (24) Dommage. — Chemin de fer. — (*Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée contre le sieur Gounin.*) — Annulation d'un arrêté du conseil de préfecture dans la disposition par laquelle il a alloué à un particulier, dont la propriété borde une voie ferrée construite sur l'emplacement d'une rue, une indemnité pour réparations à faire dans l'avenir, à raison d'un dommage qui a cessé et dont le retour n'est qu'éventuel, pouvant résulter de l'ébranlement produit par les trains. — Appréciation de l'indemnité due pour dégradations causées à la maison et pour difficultés d'accès. — Intérêts du jour de la demande (*C. d'Et.*), 957.

— (25) Dommages. — Travaux de chemin de fer. — Inondation aggravée. (*Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne contre sieur Saint-Pastous.*) — Dommages à venir. — Travaux préventifs. — Domaine public. — Conseil de préfecture. — Compétence. — Il n'appartient pas au conseil de préfecture, saisi d'une demande d'indemnité à raison de dommages causés par l'établissement d'une voie ferrée, de condamner la compagnie soit au payement en argent, soit à l'exécution de travaux propres à prévenir de nouveaux dommages, alors que lesdits travaux devraient être effectués sur une dépendance du domaine public (dans l'espèce, aqueduc à construire sous un chemin vicinal. Procédure. — Extension de la demande primitive par des conclusions additionnelles visées dans l'arrêté attaqué : pas d'*ultra petita* (1re espèce). — Inondation. Dommages immobiliers et mobiliers aggravés par les travaux de chemins de fer. Indemnité due, évaluation (1re et 2e espèces).—Dommage. Indemnité allouée sur les fonds d'une souscription nationale. — Cette indemnité ne doit pas être déduite de celle mise à la charge de la compagnie dont les travaux ont augmenté le dommage. — La souscription nationale n'avait pour objet que la réparation des dommages

DOMMAGES (*suite*)

naturels et non de ceux causés par le fait de la compagnie (2e espèce).—Frais d'expertise mis en totalité à la charge de la compagnie qui avait refusé toute indemnité : régularité (2e espèce). — Intérêts et intérêts des intérêts alloués dans les termes de la loi (*C. d'Et.*), 1559.

— (26) Chemin rural. — Passage. — Dommages-intérêts. — Commune. — (*Sieurs Albugues et Crayssac.*) — Lorsqu'un chemin rural est devenu impraticable, et que ceux auxquels ce chemin est nécessaire se sont ouvert un passage sur les fonds riverains, les dommages-intérêts auxquels peuvent avoir droit les propriétaires de ces fonds sont à la charge de la commune (*C. de cass.*), 500.

— (27) Dommage. — (*Compagnie des chemins de fer de l'Est contre sieurs Renson, Thiry-Borgnet et autres.*) — Propriétaire prétendant que les corrosions produites sur la rive gauche d'un fleuve, par la construction d'un talus perreyé sur la rive opposée, destiné à l'établissement d'un chemin de fer, nuisent ou menacent de nuire à son terrain. — Rejet : pas de dommage direct et matériel, de nature à ouvrir un droit à indemnité. — Ces corrosions, dont le progrès a d'ailleurs été arrêté par des travaux ultérieurs, n'ont atteint que les berges du fleuve dépendant du domaine public (*C. d'Et.*), 1550.

— (28) Dommage. — Compagnie de chemin de fer. — Prise d'eau dans un étang. — (*Chemin de fer d'Orléans contre le sieur Frugier.*) — Décidé en fait qu'une compagnie de chemins de fer, en prenant 40 mètres cubes d'eau par jour dans un étang pour alimenter ses locomotives, alors que le débit journalier du ruisseau qui alimente l'étang n'est pas inférieur à 5 000 mètres cubes à l'époque des basses eaux, n'avait pu causer aucun dommage appréciable au propriétaire d'un moulin mû par ledit ruisseau en aval de cet étang. — Condamnation de l'usinier à restituer à la compagnie, avec intérêts du jour de la demande, les sommes qu'elle lui aurait payées en exécution de la décision annulée (*C. d'Et.*), 965.

— (29) Dommages. — Procédure. — Arrêté prétendu par défaut. — Expertise et arrêté contradictoires. — Opposition non recevable — Désaccord des experts. — Absence de tierce expertise. — Nullité. — (*Compagnie du chemin de fer du Midi contre sieur Paillisse et autres.*) — Est avec raison déclarée non recevable l'opposition à un arrêté rendu par le conseil de préfecture après une expertise confiée à deux experts, dont l'un nommé par l'opposant et à laquelle celui-ci a été représenté par un de ses agents. Il y a désaccord entre les experts et par suite nécessité d'une tierce expertise, lorsque ces experts, tout en étant d'accord sur la responsabilité de la partie qui a causé un dommage, se sont séparés sur l'étendue de cette responsabilité, ainsi que sur l'évaluation des pertes subies et des indemnités dues. — Annulation de l'arrêté et renvoi devant le conseil de préfecture pour être statué après tierce expertise. — Loi du 16 septembre 1807, article 56 (*C. d'Et.*), 189.

— (30) Dommages. — Terrains fouillés pour la construction d'un chemin de fer. — Eléments du préjudice : aspect et abords d'une propriété modifiés d'une manière fâcheuse : usage d'une servitude rendu impossible : nécessité de travaux protecteurs contre les éboulements. — Appréciation de l'indemnité (2e espèce). — (*Sieurs Bridel et Deruad contre sieur Mallet.*) — Occupation de terrains. — Appréciation de l'indemnité (1re espèce). Procédure. — Conseil de préfecture. — Arrêté. — Noms et conclusions des parties. — Référence dans les visas. L'article 15, décret du 12 juillet 1865, exige que, dans les affaires contentieuses, les arrêtés des conseils de préfecture mentionnent les noms et conclusions des parties. — Il est donné satisfaction suffisante à cette règle par le visa, en tête de la décision, des arrêtés préparatoires ordonnant une expertise, qui contiennent les noms et qualités des parties, ainsi que l'analyse de leurs prétentions respectives.—(1re et 2e espèces).— D'ailleurs les conclusions ont été relatées dans les considérants de la décision (1re espèce). Procédure.—Conseil d'Etat.— Effet non suspensif du recours. — Exécution sans réserve de l'arrêté attaqué; pas d'acquiescement. Le fait

d'avoir acquitté sans réserves le montant des condamnations prononcées par un conseil de préfecture ne peut pas être considéré comme un acquiescement rendant non recevable le recours au Conseil d'Etat. — Le recours n'est pas suspensif. Dépens. — Solidarité. — Lorsqu'une compagnie de chemin de fer et des entrepreneurs se sont pourvus au Conseil d'État contre un arrêté qui les condamne à payer une indemnité à des tiers pour terrains fouillés ou occupés, et lorsque leur recours est rejeté, il y a lieu de les condamner solidairement aux dépens. — (2e espèce). (*C. d'Et.*), 197.

— (31) Dommages. — Travaux communaux exécutés par les ingénieurs de l'Etat. — Responsabilité de la ville. — (*Ville de Caen contre sieur Cosnard-Desclozets.* — La circonstance que des travaux publics (dans l'espèce, régularisation et redressement d'un cours d'eau dans l'intérieur d'une ville) ont été exécutés par les ingénieurs de l'Etat, sans les formalités prescrites pour la garantie des tiers, au nom et pour le compte de la ville, n'est pas de nature à modifier la responsabilité qui incombe à celle-ci à raison des dommages pouvant résulter de l'exécution de ces travaux (*C. d'Et.*), 955.

— (32) Dommage. — (*Sieur Jacomy contre le département des Pyrénées-Orientales.*) — Décidé que la destruction de l'usine du requérant, emportée par une crue de la Tet, avait pour cause non l'enlèvement, opéré au compte du département, des rochers placés dans le lit de la rivière, mais bien la situation même de l'usine sur un sol affouillable, et qui n'a pu résister à la violence exceptionnelle de la crue (*C. d'Et.*), 961.

— (33) Cours d'eau. — Dommage causé à une usine par l'exécution de travaux de grande voirie (suppression d'un barrage et amélioration d'une rivière.—(*Ministre des Travaux Publics contre sieur Brière.*) — Expertise. Désaccord des experts. — Tiers expert désigné par le conseil de préfecture, autre que l'ingénieur en chef du service de la navigation, tiers expert de droit. Nullité. Renvoi devant le conseil de préfecture. (Recours du Ministre des Travaux Publics contre la disposition d'un arrêté du 19 novembre 1880, rendu par le conseil de préfecture de la Sarthe qui ne s'est pas conformé aux dispositions de l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807, pour la désignation d'un tiers expert) (*C. d'Et.*), 1238.

Dordogne (Département de la). Emprunts et impôt extraordinaire, 788.

Doubs (Construction d'une digue sur la rive droite du), 569.

DUBOIS, 1250.

DUCLAUX, 1252.

DULOUP, Virchaux et dame Vve Muller, 635.

Durance (Rivière de). Rachat du pont suspendu de Manosque, 582.

DUVAL (Dame), 1233.

Dynamite :

Allier. Etablissement d'un dépôt à Montluçon, 702.

Calvados. Etablissement d'un dépôt à Saint-Remy sur Orne, 666.

E

Eaux :

Règlement particulier. — Pouvoir judiciaire. — Prescription. Propriété non riveraine. — Compétence. — Actes administrarifs. — Interprétation. — (*Dame Cottet, veuve Renoux et autres.*) — L'autorité judiciaire n'excède pas ses pouvoirs lorsque, ayant à faire un règlement d'eau entre des propriétaires dont les parcelles font partie d'un ensemble plus considérable, elle commence par fixer les droits de cet ensemble et charge ensuite les experts qu'elle nomme de faire la répartition des eaux litigieuses entre les parties en cause, d'après la base ainsi établie, les droits de chaque parcelle étant en proportion avec l'étendue de cette parcelle, comparée à l'ensemble dont elle est une fraction. La prescription des eaux d'un cours d'eau non navigable ni flottable peut être acquise même au propriétaire non riverain au détriment du riverain, lorsqu'elle a son point d'appui dans un acte extérieur de contradiction à la jouissance de ce dernier. Les tribunaux judiciaires sont incompétents pour interpréter les actes administratifs, et ne peuvent se soustraire à cette règle en appliquant comme clairs et précis des actes obscurs

qu'ils ne font réellement qu'interpréter (*C. de cass.*), 619.
ECHELLES de jaugeage des bateaux. Remboursement du prix (*Circ.*), 220.
ECLAIRAGE électrique des côtes de France et installation de signaux sonores, 901.
ECOLE DES PONTS ET CHAUSSÉES. Classement des élèves ingénieurs par ordre de mérite et distribution des prix (année 1881-1882), 772.

EMPRUNTS :

Autorisations d'emprunts accordées à des départements, des villes. Ain, 568. — Aisne, 24. — Alger, 25. — Allier, 10. — Alpes (Basses), 788. — Alpes (Hautes), 566. — Ardèche, 25. — Aube, 788. — Bouches-du-Rhône, 19. — Charente-Inférieure, 788. — Corrèze, 789. — Côte-d'Or, 19. — Dordogne, 788. — Garonne (Haute), 25. — Jura, 567. — Landes, 787. — Loire (Haute), 789. — Loiret, 787. — Lot, 25. — Maine-et-Loire, 10. — Meuse, 26. — Oise, 26. — Oran, 10. — Pas-de-Calais, 28. — Saône (Haute), 1057. — Sedan (ville), 566. — Seine-et-Oise, 1057. — Var, 27. — Vosges, 27.

ENTREPRENEURS :

— (1) Communes. — Fourniture et pose de conduites d'eau avec garantie. Travaux supplémentaires : pas d'indemnité. — (*Compagnie des fonderies et forges de Terrenoire, la Voulte et Bessèges contre la ville de Nîmes.*) — L'entrepreneur de la fourniture et de la pose des tuyaux destinés à la conduite des eaux d'un canal, qui, par les clauses de son cahier des charges, est responsable des ruptures et fuites pouvant se produire pendant la durée de garantie, n'a pas droit au payement d'une colonne ascensionnelle avec cuvette, non prévue au devis, qu'il a établie de sa propre initiative, à ses risques et périls, en vue de faciliter l'exécution de son marché et d'échapper à la responsabilité qui pouvait lui incomber (*C. d'Et.*), 456.
— (2) Article 30 du cahier des clauses et conditions générales de 1866. — Augmentation de plus d'un sixième. — Résiliation. — (*Sieur Vigneau.*) — Lorsqu'un marché passé pour l'exécution d'un travail public doit avoir une durée de cinq ans, il ne suffit pas pour qu'il y ait lieu à résiliation que les travaux effectués pendant les trois premières années dépassent d'un sixième les trois cinquièmes du montant total des travaux prévus. — Ce marché, bien que devant durer cinq ans, constitue une entreprise unique, et la résiliation ne peut être prononcée qu'autant que le sixième en sus du montant total prévu de l'entreprise a été dépassé (*C. d'Et.*), 427.
— (3) Article 30 du cahier des clauses et conditions générales de 1866. — Marché pour l'entretien d'une route. — Augmentation de plus d'un sixième. — Résiliation. — (*Ministre des Travaux Publics contre sieur Vigneau.*) — En l'absence de toute disposition du cahier des charges spécial à l'entreprise et du devis, qui déroge aux dispositions de l'article 30 du cahier des clauses et conditions [illegible] cet article s'applique à [illegible] passé pour l'entretien d[illegible] nationale, aussi bien qu'à [illegible] travaux publics exécutés [illegible] compte de l'Etat. — Rejet [illegible] tion basée par le Minis[illegible] nature essentiellement vari[illegible] sortes de travaux, qui ne p[illegible] l'objet que d'une évaluatio[illegible] mative. — Décidé en c[illegible] que l'excédent de plus d'u[illegible] sur les estimations portées [illegible] reau, pour le montant tot[illegible] penses, autorisait l'entre[illegible] demander la résiliation d[illegible] Mais l'augmentation doit ét[illegible] d'après le montant des t[illegible] jugés pour toute la période [illegible] et non d'après le montant d[illegible] exécutés pendant une se[illegible] (*C. d'Et.*), 873.
— (4) Mise en régie. — T[illegible] partementaux. — Arrêté p[illegible] — Absence d'approbation m[illegible] — Régularité. — Compo[illegible] Régie déclarée régulière. — [illegible] de la régie. — (*Sieur Cr[illegible] le Préfet de la Charente.*) [illegible] partient pas au conseil de [illegible] d'annuler un arrêté préfec[illegible]

nonçant la mise en régie d'un entrepreneur. Mais il lui appartient d'examiner la légitimité et la régularité de la mise en régie, et d'apprécier si les conséquences de cette mesure doivent être à la charge de l'entrepreneur ou si celui-ci a droit à indemnité. La disposition de l'article 35, § 3, des conditions générales de 1866, exigeant que l'arrêté de mise en régie soit soumis à l'approbation du Ministre, est-elle prescrite à peine de nullité de la mise en régie? — *Non résolu par l'arrêt.* Cette même disposition ne concerne pas les travaux payés sur les fonds des départements. — Elle ne s'applique qu'aux travaux de l'Etat. Décidé que la mise en régie, prononcée d'ailleurs après l'accomplissement des formalités prescrites par les §§ 1 et 2 de l'article 35, l'avait été à bon droit dans l'espèce par les motifs suivants : — activité insuffisante imprimée aux travaux; absence des approvisionnements et des ouvriers nécessaires : chantiers presque abandonnés; refus d'obtempérer à une mise en demeure. Résiliation demandée par le motif qu'une fourniture de pavés aurait été distraite de l'entreprise : rejet : cette distraction a eu lieu avec le consentement de l'entrepreneur, qui n'allègue pas un préjudice résultant de la convention passée avec l'Administration et les fournisseurs de pavés : conditions du marché non-sensiblement modifiées. Contestations diverses relatives aux dépenses des terrassements. — Prix des dragages inapplicables à des terrassements pour fondation d'un pont, qui n'ont pas été exécutés à plus de 50 centimètres au-dessous du niveau de l'eau dans les fouilles, mais par voie d'épuisement. — Foisonnement : demande d'augmentation d'un dixième dans le cube des déblais pour foisonnement des terres : rejet : les terrassements doivent être comptés au déblai et au mètre cube, sans distinction de nature. — Classification des déblais provenant des terrassements d'une route ou de lieux d'emprunt : différence de prix : déblais d'emprunt autorisés dans une propriété bordant la route, se trouvant de même nature que ceux des talus de la route : application du prix des déblais d'emprunt. — Triage de pierrailles employées à l'empierrement : travail rentrant dans les conditions nécessaires de l'entreprise : pas d'indemnité. Bois de chêne employé pour étrésillonnement : dépense due, et non bois de pin. Parements vus des culées d'un pont : dépense due. Carnets d'attachements. — Omission de journées pour épuisement. — Réclamation non formulée dans le délai de dix jours, à partir de la présentation de ces carnets à l'entrepreneur. Rejet : article 39 des conditions générales. Dépenses diverses de fourniture et de main-d'œuvre rentrant dans les faux frais à la charge de l'entrepreneur. Intérêts des intérêts. Procédure. — Conseil d'Etat. — Double degré de juridiction. — Lorsqu'une somme comprise dans le montant des mémoires présentés à l'Administration par un entrepreneur ne se trouve pas maintenue dans les conclusions définitives sur lesquelles le conseil de préfecture a eu à statuer, la demande de cette somme ne peut pas être produite directement devant le Conseil d'Etat. — C'est une demande nouvelle (*C. d'Et.*), 144.

— (5) Mise en régie. — Acceptation d'un nouvel entrepreneur. — Cautionnement. — (*Sieur et dame Rond.*) — L'arrêté par lequel un préfet accepte la substitution d'un nouvel entrepreneur aux adjudicataires primitifs ne peut pas, en l'absence du consentement de ceux-ci, avoir pour effet d'affecter à la garantie de l'entreprise du substitué le cautionnement fourni en vue de la première entreprise (*C. d'Et.*), 877.

EPAIGNES (commune d'), 179.

ESCARRAGUEL, 138.

ESTRADE (Mathieu), 1268.

ETAT, 505, 1367.

EURE, EURE-ET-LOIR et Loir-et-Cher (départements d'), 1204.

EXCÈS DE POUVOIRS :

— (1) Nivellement. — Modification projetée de la voie publique. Excès de pouvoirs. — (*Sieur Van Veerssen et Cie.*) — Un recours, pour excès de pouvoirs, contre un arrêté préfectoral de nivellement donné en contre-haut du niveau actuel de la rue est-il recevable encore bien que le requérant ait exécuté ses travaux sans s'y con-

POUVOIRS (*suite*) :

Le nivellement doit-il être u propriétaire qui le demande, le niveau actuel de la voie e ou d'après celui qu'elle avoir après l'exécution de non encore approuvés? Rés. 1er sens (*C. d'Et.*), 852.

TION POUR CAUSE D'UTILITÉ E :

in situé à Angoulême, 678.
ssion amiable. — Bail. — *le Sens, Yonne.*) — La cession précédée d'une déclaration publique est l'équivalent d'un it d'expropriation et a pour médiat et nécessaire de rélea baux ; le locataire peut seufaire valoir ses droits à une ité (*C. de cass.*), 507.
mins vicinaux. — Magistrat di- — (*Sieur Moreau-Alphonse.*) termes de l'article 16 de la 21 mai 1836, le magistrat pour présider et diriger le écial chargé de régler les ins dues à raison d'expropriaelatives à l'ouverture ou au ment des chemins vicinaux, rtie intégrante du jury, à la duquel il prend part, en cas tage, avec voix délibérative, suit qu'il est tenu d'assister à ération et de la présider, et preuve de sa présence, condibstantielle de la décision du oit résulter du procès-verbal *cass.*), 487.
mpétence. — Jury. — Dommdirect. — Le jury ne peut sur un chef de demande nt que le dommage qui en fait est la conséquence directe et ire de l'expropriation. — *Jean Touron fils aîné.*) *cass.*), 1246.
mpétence. — Jury. — Indemméciale (*Sieur Taillefer.*) — le pour excès de pouvoirs la du jury qui accorde une ité de dépréciation que ni le des offres et demandes ni les tions du procès-verbal ne maient comme ayant été répar l'exproprié à titre de ence directe et immédiate de l'expropriation (*C. de cass.*), 124[illegible].
— (5) Déclaration. — Offres. — Notification. — (*Dame Rostand de Saint-Poncy.*) — Lorsque le propriétaire inscrit à la matrice cadastrale, contre lequel est poursuivie l'expropriation pour cause d'utilité publique, a fait connaître, par une lettre adressée au maire de la commune expropriante, dans la huitaine de la notification de l'offre d'indemnité, que par un acte authentique antérieur il a cédé à sa femme, séparée de biens, ses droits sur l'immeuble exproprié, il doit être fait à la cessionnaire ainsi déclarée une offre personnelle et distincte de l'indemnité, suivie de citation à comparaître devant le jury pour y faire valoir ses droits. — A défaut de ces offres et citation, la décision du jury rendue avec le mari seul, et lui attribuant l'indemnité avec la simple addition des mots *et à ses ayants droit*, doit être cassée pour violation des articles 23, 24 et 3[illegible] de la loi du 3 mai 1841 (*C. de cass.*), 623.
— (6) Délibération. — Interruption. — Magistrat directeur. — (*Commune de Cenis.*) — Il y a nullité de la décision du jury si le magistrat directeur a été, après la clôture des débats, appelé par le jury, et a assisté pendant un certain temps à la délibération (*C. de cass.*), 4[illegible].
— (7) Dépossession. — Privilège. — (*Dame Delacroix, veuve Gourmand.*) — L'exproprié ne peut invoquer, pour le payement de son indemnité ou l'exécution des travaux qui lui ont été promis par l'expropriant en sus de son indemnité, d'autres garanties que celles que lui accorde l'article 55 de la loi du 3 mai 1841. Si par son fait il ne peut plus y recourir, il devient créancier pur et simple de l'expropriant et ne peut exercer, en cas de faillite de ce dernier, aucun droit de préférence au préjudice des autres créanciers (*C. de cass.*), 484.
— (8) Dépôt du plan parcellaire. — Délai. — (*Epoux Roger.*) — Le délai de huitaine, imparti par l'article 5 de la loi du 3 mai 1841, pour le dépôt à la mairie du plan parcellaire des terrains ou édifices dont la cession paraît nécessaire, n'expire qu'à la fin du huitième jour, c'est-à-dire à minuit (*C. de cass.*), 1261.

— (9) Formalités. — Production. — Jugement. — (*Commune de Jouvigny.*) — La mention, insérée dans un jugement d'expropriation pour cause d'utilité publique que les pièces relatives à l'expropriation ont été vues par le juge et qu'il est légalement établi que toutes les formalités prescrites par l'article 2, titre Ier, et par le titre II de la loi du 3 mai 1841 ont été accomplies, est insuffisante pour attester la production de toutes les pièces exigées par la loi et leur examen par le juge. Le jugement doit, à peine de nullité, indiquer spécialement les diverses pièces qui ont été produites et chacune des formalités qui ont été accomplies (*C. de cass.*), 485.

— (10) Formalités. — Constatation. — (*Sieur Verdier, maire de la commune de Moulons.*) — Tout jugement prononçant une expropriation pour cause d'utilité publique doit contenir la preuve de la vérification des formalités prescrites par la loi et la constatation de leur accomplissement. (*C. de cass.*), 627.

— (11) Indemnité éventuelle. — (*Dame Turpault, veuve Gautreau.*) — L'indemnité due à l'exproprié doit être fixée d'une manière ferme eu égard à l'état de choses existant au moment de la décision, et non eu égard à l'époque de la prise de possession (*C. de cass.*), 624.

— (12) Indemnité. — (*Consorts Sans.*) — Doit être cassée, pour violation de l'article 39, § 5, de la loi du 3 mai 1841, la décision d'un jury d'expropriation pour cause d'utilité publique, qui, par suite d'une erreur consistant dans la transposition des chiffres d'indemnité applicables à diverses décisions, a alloué à l'exproprié une indemnité supérieure au chiffre de la demande (*C. de cass.*), 630.

— (13) Indemnité. — Erreur. — (*Sieur Sans.*) — Doit être cassée, pour violation de l'article 39, § 5, de la loi du 3 mai 1841, la décision d'un jury d'expropriation pour cause d'utilité publique, qui, par suite d'une erreur consistant dans la transposition des chiffres d'indemnité applicables à diverses décisions, a alloué à l'exproprié une indemnité inférieure à la somme offerte par l'Administration expropriante (*C. de cass.*), 652.

— (14) Jury spécial. — Liste ancienne. (*Sieurs Jules Vieil et Félicien Déodat.*) — Le renouvellement de la liste prescrit par l'article 29 de la loi du 3 mai 1841 a pour objet de faire cesser les pouvoirs des jurés portés sur la liste de l'année précédente. En conséquence, il y a nullité de la décision du jury pris sur cette dernière liste et procédant après le renouvellement. Cette nullité est d'ordre public et peut être invoquée pour la première fois en cassation (*C. de cass.*), 488.

— (15) Jury. — Désignation. — (*Sieur Blondel.*) — Lorsque la liste du jury dressée par le conseil général comprend un nombre de noms supérieur au maximum fixé par la loi, les choix faits par l'autorité judiciaire sur cette liste sont irréguliers. La nullité qui en résulte touchant à la constitution des juridictions est substantielle et d'ordre public, et ne peut être couverte par les actes et le silence des parties devant le jury (*C. de cass.*), 492.

— (16) Jury. — Convocation. — Exploit remis au maire. — (*Ville d'Amiens.*) — Alors même qu'une expropriation est poursuivie par une commune, la signification faite à un juré afin qu'il ait à se présenter pour l'accomplissement de sa mission, est valablement remise par l'huissier au maire de la commune au cas où l'officier ministériel ne trouve au domicile du juré qu'il assigne ni ce juré ni personne le représentant, et que les voisins ont refusé de recevoir la citation (*C. de cass.*), 504.

— (17) Jury. — Nombre des jurés. — (*Sieur Legrain et autres.*) — La liste générale des jurés, en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique dressée, pour chaque arrondissement, par le conseil général du département ne doit pas contenir moins de trente-six noms ni plus de soixante-douze. Le choix du jury spécial, fait par la cour d'appel ou le tribunal sur une liste qui contient un nombre de noms excédant le nombre légal (soixante-treize noms au lieu de soixante-douze), est entaché d'une nullité d'ordre public comme fait sur une liste qui manque des conditions substantielles de régularité prescrites par la loi (*C. de cass.*), 508.

— (18) Jury. — Nombre des jurés. — (*Bureau de bienfaisance d'Aire.*)

EXPROPRIATION (*suite*) :

— Si l'autorité judiciaire n'a pas le pouvoir de réformer ni de modifier la liste des jurés dressée pour chaque arrondissement par le conseil général du département, il ne résulte pas de cette application du principe de la séparation des pouvoirs que le choix prescrit par l'article 30 de la loi du 3 mai 1841 puisse être fait sur une liste qui ne serait pas celle dont les formes substantielles sont déterminées par l'article 29 et, en particulier, sur une liste contenant moins de trente-six noms ou plus de soixante-douze (*C. de cass.*), 614.

— (19) Jury. — Convocation. — Magistrat directeur. — Compétence. — (*Sieur Royer*). — Si la cause qui empêche de convoquer un juré titulaire remonte à la liste dressée par le conseil général du département, le défaut de convocation ne saurait vicier de nullité la procédure d'expropriation. La règle à suivre pour compléter le jury se trouve alors tracée par l'article 55 de la loi sur la matière. La loi du 3 mai 1841 n'accorde nulle part au magistrat directeur du jury le pouvoir de déclarer nulle une procédure que l'expropriant soutient être valable, et de renvoyer l'affaire sous ce prétexte à une autre session. C'est là un litige exclusivement réservé à la Cour de cassation (*C. de cass.*), 617.

— (20) Magistrat directeur. — Excès de pouvoirs. — (*Sieurs Bordet.*) — Le magistrat directeur du jury commet un double excès de pouvoir lorsque : 1° il provoque le jury à prononcer par une décision unique sur l'indemnité, au lieu de statuer par voie alternative, alors que les parties ont prétendu que les parcelles de terrains expropriés ne se trouvaient pas dans les conditions prévues par l'article 51 de la loi du 3 mai 1841 pour la prise en considération d'une plus-value immédiate et spéciale; 2° il manifeste son opinion personnelle sur divers éléments de fait de la contestation, de telle sorte que son ingérence puisse influer sur la décision du jury (*C. de cass.*), 1259.

— (21) Tableau des offres. — Plans parcellaires. — Communication aux jurés. — (*Maire de la commune de Montmarault.*) — Est nulle la décision rendue par un jury d'expropriation lorsque le procès-verbal des opérations ne constate pas que le tableau des offres et demandes et les plans parcellaires ont été mis sous les yeux des jurés (*C. de Cass.*), 495.

— (22) Offres. — Indemnité. — (*Préfet de l'Yonne et maire de la commune de Gy-l'Evêque.*) — Lorsque l'indemnité offerte par l'Administration expropriante était une somme unique pour deux parcelles expropriées, si le jury alloue deux indemnités distinctes, mais dont la réunion est inférieure à la somme offerte, il y a lieu à cassation totale pour violation du paragraphe final de l'article 39 de la loi du 3 mai 1841 (*C. de cass.*), 497.

— (23) Offres. — Notification. — Préfet. — (*Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.*) — En matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, des offres intéressant l'Etat doivent être signifiées à la personne du Préfet ou au domicile élu par ce fonctionnaire, seul représentant légal de l'Etat, mais non au sous-préfet, qui n'a aucune qualité pour les recevoir. A défaut d'élection de domicile, elles doivent, aux termes de l'article 15 de la loi du 3 mai 1841, être notifiées en double copie et au maire de la commune, d'une part, et au fermier locataire, gardien ou régisseur de la propriété, d'autre part (*C. de cass.*), 625.

— (24) Indemnités alternatives. — Passage à niveau. — (*Sieur de Nays.*) — Lorsque l'obligation pour l'Etat d'établir un passage à niveau au profit de l'exproprié résulte du jugement même d'expropriation, la décision du jury vide tout le débat en fixant deux indemnités alternatives, l'une pour le cas où l'Etat établirait un gardien, l'autre pour le cas où il laisserait ledit passage sans gardien (*C. de cass.*), 1262.

— (25) Pourvoi. — Envoi des pièces. Consignation d'amende. — Délai. — Jurés. — Serment. — (*Dame Vivarez veuve Chavasse et héritiers Téron.*) — En matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, le défaut d'envoi des pièces du pourvoi

à la chambre civile de la Cour de cassation dans le délai prescrit par l'article 20 de la loi du 3 mai 1841, et la consignation tardive de l'amende n'entraînent pas la déchéance du pourvoi, lorsque les pièces ont été déposées au greffe de la Cour de cassation, et que l'amende a été consignée avant le jour où la cause a été en état de recevoir arrêt. Il ne peut être apporté à la formule du serment prêté par les jurés d'expropriation aucune modification qui serait de nature à changer la substance et la portée du serment prescrit par l'article 36 de la loi du 3 mai 1841. Telle est la substitution des mots *en conscience et avec probité* aux mots *avec impartialité* qui se trouvent dans l'article cité (*C. de cass.*), 482.

— (26) Pourvoi. — Renvoi devant un nouveau jury. — (*Sieur Rossi.*) — Lorsqu'une décision du jury d'expropriation pour cause d'utilité publique a été annulée par arrêt de la Cour de cassation, et que l'affaire a été renvoyée devant un nouveau jury, ce jury doit, à peine de nullité, être composé de jurés autres que ceux qui avaient fait partie du premier (*C. de cass.*), 629.

— (27) Procès-verbal. — Ordonnance. — Publicité. — Offres complémentaires. — Notification. — (*Préfet de la Meuse.*) — Il n'y a pas de nullité du procès-verbal des débats en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique par le motif que le procès-verbal n'aurait été clos que plusieurs jours après les opérations du jury. — Lorsque la minute de l'ordonnance du magistrat directeur porte qu'elle a été prononcée à l'audience publique, en présence des parties et des jurés, aucune nullité ne résulte de ce que la même constatation n'a pas été faite dans le procès-verbal. — L'obligation de notifier les offres quinze jours au moins avant la réunion du jury n'est point applicable aux offres complémentaires faites par l'expropriant (*C. de cass.*), 502.

— (28) Significations. — Election de domicile. — (*Sieur l'Hopital.*) — Les offres et notifications sont valablement signifiées au domicile élu par les demandeurs expropriés, si cette élection de domicile, bien que faite dans une protestation dirigée contre une compagnie de chemin de fer à l'occasion de l'expropriation qu'elle poursuivait, ne contient aucune mention ayant pour objet d'en restreindre expressément les effets à la notification des actes de procédure concernant une action déterminée (*C. de cass.*), 1249.

— (29) Visite des lieux. — Indemnités alternatives. — Procès-verbal. — Enonciations. — (*Sieur Thierry-Delanoue.*) — Le fait par un exproprié de s'être défendu devant le jury, sans se plaindre de n'avoir pas été averti de la visite des lieux par ledit jury et de n'avoir pu y assister, couvre le grief qui aurait pu résulter de ce défaut d'avertissement. Le jury n'est obligé de fixer d'une manière alternative l'indemnité débattue entre les parties, qu'autant que celles-ci y ont conclu. Les énonciations du procès-verbal des débats doivent prévaloir contre toutes allégations contraires des parties. On ne peut admettre que le jury ait compris dans l'indemnité par lui fixée le prix d'objets mobiliers, quand même il en aurait été question dans une note distribuée aux jurés par l'exproprié, si cette circonstance n'est appuyée par aucune conclusion des parties et par aucun passage du procès-verbal (*C. de cass.*), 1257.

EXTRACTION DE MATÉRIAUX.

— (1) Carrière en exploitation. — Indemnité. — (*Sieur Péquart contre dame veuve Laval.*) — Décidé en fait qu'avant l'arrêté préfectoral qui avait autorisé l'occupation provisoire du terrain, le propriétaire exerçant, d'ailleurs, lui-même la profession d'exploitant de carrière, devait être considéré comme y ayant déjà ouvert et exploité une carrière, et que dès lors l'indemité à lui due avait été calculée avec raison d'après le prix des matériaux extraits. — Décidé que le conseil de préfecture avait réduit à tort le chiffre de l'indemnité tel qu'il avait été fixé par le tiers expert et l'expert du propriétaire : allocation de ce chiffre, avec intérêts et intérêts des intérêts. — Les fouilles et sondages exécutés sur un terrain, contre le gré et à l'insu du propriétaire et avant l'autorisation administrative, ne peuvent pas conférer à leur auteur des droits quelconques à l'encontre du proprié-

EXTRACTION DE MATÉRIAUX (*suite*) :

taire sur les matériaux que recèle ce terrain (*C. d'Et.*), 454.

— (2) Carrière en exploitation. — Indemnité. — Expertise et tierce expertise. — Nouvelle expertise confiée au tiers expert seul. — Irrégularité. — (*Sieurs Béraud frères contre sieur Bourdin de Séré.*) — Le conseil de préfecture, après avoir constaté que l'expertise et la tierce expertise n'avaient porté que sur la privation de jouissance et la dépense nécessaire pour remettre les lieux dans leur premier état, n'a pu confier au tiers expert seul le soin de rechercher si une carrière non abandonnée existait déjà dans la propriété fouillée; d'établir, dans ce cas, la quantité, la nature et la valeur des matériaux extraits, et de fixer l'indemnité due. — La mission ainsi donnée au tiers expert ne consistait pas dans une investigation partielle sur un des points en litige : elle portait sur une contestation non soumise aux premiers experts : c'était en réalité une expertise nouvelle, qui ne pouvait avoir lieu que conformément aux dispositions de l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807. — Renvoi devant le conseil de préfecture, pour être par lui statué après expertise régulière. — Frais d'expertise et dépens mis à la charge de la partie qui succombera en fin de compte (*C. d'Et.*), 474.

— (3) Chemins vicinaux. — (*Commune de Fouqueville contre dame veuve Bonvallet.*)—La servitude d'extraction de matériaux ne peut pas être appliquée à un bois entouré de palissades ou treillages en bois et fils de fer formant une enceinte continue dans laquelle se trouve une construction destinée à l'habitation. — Procédure. — Une commune peut-elle être légalement représentée dans une instance relative à ses chemins vicinaux par les agents du service vicinal? — *Non résolu.* — Voir la note. — Recours contre un arrêté du 20 juin 1879, par lequel le conseil de préfecture de l'Eure a annulé un arrêté préfectoral du 4 février précédent autorisant les communes de Fouqueville et de la Harangère à extraire dans un bois appartenant à la dame Bonvallet les matériaux nécessaires à l'entretien des chemins vicinaux. — Le conseil de préfecture a considéré le bois de la dame Bonvallet comme une dépendance d'une maison habitée, mais la clôture dont le bois est entouré et qui consiste simplement en un treillage dit de chemin de fer, ne constitue pas une clôture analogue à un mur, suivant les usages du pays ; la construction élevée dans l'enceinte n'a que trois mètres de côté et se compose d'un rez-de-chaussée seulement : elle ne saurait être assimilée à une maison habitable; dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture a déclaré que le bois de la dame Bonvallet devait être exempté de la servitude d'extraction de matériaux (*C. d'Et.*), 1357.

— (4) Arrêté d'autorisation. — Recours. — Compétence. — (*Sieur Gascoin et consorts.*) — L'arrêté par lequel un préfet autorise une extraction de matériaux dans un terrain (dans l'espèce, pour la reconstruction d'une église), et la décision du Ministre de l'Intérieur qui refuse d'annuler cet arrêté ne sont pas susceptibles d'un recours pour excès de pouvoirs. — Le conseil de préfecture est compétent pour statuer sur la régularité de l'autorisation et sur toutes les contestations qui s'y rattachent. — La servitude d'extraction de matériaux peut-elle être exercée pour les travaux de reconstruction d'une église, ou se limite-t-elle aux travaux construits dans le service des Ponts et Chaussées? — *Non résolu par l'arrêt* (*C. d'Et.*), 458.

— (5) Extraction de matériaux pour travaux d'une maison d'école. — Recours pour excès de pouvoirs contre l'arrêté préfectoral d'autorisation. — Non-recevabilité. — Compétence du conseil de préfecture pour toutes les contestations auxquelles ces sortes d'autorisations peuvent donner lieu. (*Sieur de Talhouët*) (*C. d'Et.*), 4-5.

— (6) Extraction de matériaux et occupation de terrains. — (*Compagnie des chemins de fer du Midi contre sieurs Noell, Moret et autres.*)—Un conseil de préfecture, saisi d'une demande d'indemnité à raison d'occupation de terrains et d'extraction de matériaux pour la construction d'un chemin de fer, a fait procéder, en exécution de l'article 5 du décret du

8 février 1868, et avant toute occupation, à une expertise ayant pour objet de constater l'état des terrains à occuper et d'estimer les arbres fruitiers ou de haute futaie existant sur ces terrains, en vue d'une évaluation ultérieure du préjudice qui aurait été effectivement causé. — Ce conseil ne peut pas, d'après les résultats de cette seule expertise, allouer immédiatement au propriétaire une indemnité représentant la totalité des dommages que l'occupation pourra occasionner. — Une indemnité de cette nature doit être réglée soit après l'exécution des travaux, soit annuellement à la fin de chaque campagne, et à la suite d'une nouvelle constatation, conformément à l'article 8 du décret susénoncé de 1868 (*C. d'Et.*), 866.

F

FALAISE, 987.
FAVAREL et Portes, 191.
FAY (Commune de), 448.
FERRÉ, 1329.
FILOQUE, 739.
FLAMAIN, 991.
FLICOTEAUX, 423.
FOLACCI (Vve), 1334.
Fonds de concours. Ouverture de crédits:
— (1) Alger. Construction d'égouts et de trottoirs sur une route nationale, 352.
—(2) Constantine (Département de). Payement du personnel des Ponts et Chaussées, 1181.
— (3) Doubs (Département du). Construction du chemin de fer de Besançon à la frontière suisse, par Morteau, 703.
— (4) Midi (Compagnie des chemins de fer du). Exécution de diverses lignes de chemins de fer, 593, 1181.
— (5) Paris-Lyon-Méditerranée. Construction des lignes de Vichy à Thiers, de Thiers à Ambert et d'Annecy à Annemasse, 592, 1182.
— (6) Des départements des communes et des particuliers, pour l'exécution de divers travaux publics et de lignes de chemins de fer, 598, 694, 1081, 1082, 1317.
FORTIN, Bertre et autres, 188.
Fouqueville (commune de), 1357.
FRUGIER, 965.

G

GALANT (héritiers), 151.
GARNERY et Lallement, 833.
GARNIER père, 1256.
Garonne (Haute). Emprunts, 23.
Garonne (Reconstruction et restauration des banquettes de la), 1453.
GASCOIN et consorts, 458.
GAUJARD (Emile) et Clotilde-Marie, 1267.
GAUTHIER, 1121.
GAUTREAU (Vve), 624.
Gaves (amélioration des) (Basses-Pyrénées, 258.
GAVOT et autres, 635.
GEOFFROY, 1244.
GERMAIN, Primois et Compagnie anonyme du chemin de fer de l'Ouest, 628.
GILLES, 1203.
GIRAUD, 450.
GIRAUD, de Billoti et autres, 862.
GOUNIN, 957.
GRANDIN et autres, 459.
GREEL, Barde et autres, 863.
GRIMAUD (Commune de), 1134.
GUEDE et Aleth, 868.
GUILLOT DE SUDUIRAULT (Vve), 1235.
Gy-l'Evêque (Commune de), 497.

H

Hamma (Commune de), 450.
HANNIER, 478.
HARMEL frères, 421.
Havre (Port du). Reconstruction partielle des portes des écluses, 569.
Hérault (Département de l'), 1140.
Hérisson (Sa nomination au poste de Ministre des Travaux Publics), 1088.
HEURLIER et Chalot 1089.
HOCHET, 448.

Honoraires :

— (1) Algérie. — Construction de conduites d'eau pour une commune. — Rupture et impossibilité de fonctionner. —(*Sieur Giraud contre commune de Hamma.*) — Substitution, par la commune, de tuyaux en ciment aux tuyaux de fonte indiqués au projet et approuvés par l'Administration supérieure. — Surveillance insuffisante de l'exécution par l'architecte qui s'en était chargé. — Partage de responsabilité entre la

HONORAIRES (*suite*) :

commune et l'architecte : un quart de la dépense mis à la charge de celui-ci ; trois quarts à la charge de la commune. — Même répartition des dépens. — Pas de dommages-intérêts. — Honoraires d'architecte. — Il peut être alloué des honoraires à un architecte qui a fait exécuter un travail défectueux et a commis des négligences dans sa direction, alors que cependant une partie des travaux a pu être utilisée et que les études faites par lui ont servi à la commune (*C. d'Et.*), 450.

— (2) Honoraires d'ingénieur pour travaux d'un syndicat d'irrigations. — Responsabilité.— (*Sieur Ramon contre le syndicat de Saint-Laurent de la Salanque.*) — Projets ne renfermant ni erreurs ni omissions ; non-lieu à différer le payement des honoraires. — Allocation supplémentaire avec l'assentiment du syndicat ; non-lieu à restitution. — Frais de surveillance non compris dans les dépenses relatives à l'exécution des travaux; perte attribuée à l'ingénieur ; non-lieu à la rémunération de 5 p. 100 sur les frais de surveillance. — Réception définitive non effectuée par l'ingénieur par la faute du syndicat, qui ne lui a pas remis les pièces nécessaires pour cette réception et pour le règlement des travaux ; situations provisoires et décomptes partiels dressés par l'ingénieur; allocation à celui-ci de 1 2/3 p. 100 pour règlement de comptes, indépendamment des 3 1/3 p. 100 sur le montant des travaux exécutés sous sa direction ; non-lieu à la réduction des honoraires prévus de 5 p. 100. — Lorsque le maître de travaux prétend que l'ingénieur, dans le règlement du décompte de l'entreprise, a omis de faire certaines déductions ou n'a pas appliqué les prix prévus, et que, par suite, l'entrepreneur a trop perçu, le conseil de préfecture ne peut pas déclarer l'ingénieur responsable de ce chef avant le règlement définitif du décompte de l'entreprise (*C. d'Et.*), 417.

— (3) Honoraires d'architecte. — Gestion d'affaires; intérêts. — (*Sieur Amé contre département du Morbihan.*) — Architecte de département : traitement fixe exclusif de remises proportionnelles ; dérogation pour un travail déterminé, dont les plans et devis ont été dressés, mais non exécutés, honoraires fixés au tiers du tarif établi dans l'avis du conseil des bâtiments civils du 12 pluviôse an VIII. — Le gérant d'affaires a-t-il droit aux intérêts de ses avances du jour où il les a faites ou seulement du jour où il les a demandés? *Résolu dans le dernier sens* (*C. d'Et.*), 952.

HOULE-SOUS-CANCALE (Port de). Construction d'une jetée débarcadère, 47.

I

IMPÔTS EXTRAORDINAIRES :

Lois autorisant à s'imposer extraordinairement les départements et les villes dont les noms suivent :

Allier, 10. — Alpes (Hautes), 566. — Alpes (Basses), 788. — Ardèche, 565. — Aube, 788. — Cantal, 566. — Corrèze, 789. — Dordogne, 788. — Jura, 567. — Landes, 787. — Loire (Haute), 789. — Loiret, 787. — Pas-de-Calais, 28. — Pyrénées (Basses), 26. — Savoie, 26. — Sedan (ville), 566. — Seine-et-Marne, 565. — Var, 19.

INGÉNIEURS des mines : Frais et honoraires : Modification de l'article 2, § 4, du décret du 10 mai 1854, 511. — Institution d'un comité spécial chargé d'établir un tableau d'avancement pour les ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, 705.

INONDATIONS :

De l'Adour. Défense du village d'Izotges (Gers), 582. — Du Cher. Défense de la ville de Montluçon (Allier), 1455.

ISÈRE (Travaux de fixation du lit de l'), 573.

ISSAU (Rachat du péage sur le port d'), 1178.

J

JACOMY, 961.

JACQUEMOT, 1263.

JEANTON (Joseph), 1263.

JOIGNY (Ville de), 1355.

JOUGLA, PARIS, TARBÉ et autres, 844.

JOULLIE, 1363.
JOUVIGNY (Commune de), 485.
JURA (Département du). Emprunt et impôt extraordinaire, 567.
JUSTIN (Pierre), 489.

L

LABALLE (Jean), 1271.
LA FÈRE (Ville de), 151.
LALLEMANT et GARNERY, 833.
LANDES (Département des). Emprunt et impôt extraordinaire, 787 (*C. d'Ét.*), 1120.
LANTHIER et Cie, 413.
LAPALUD, et DÉCHET, 1254.
LAPORTE, BARIL et autres, 726.
LAPUGNOY (Commune de), 1114.
LASSERADE, TASQUE et PLAISANCE (Communes de), 1372.
LAURENT, 415.
LAVAL (Dame veuve), 454.
LEGRAND (Pierre) est chargé de l'intérim du Ministère des Travaux Publics, 1087.
LEGRAIN et autres, 508.
LEJEUNE(brick-goélette *Marie-Thérèse*), 428.
LENOIR, 850.
LESGUILLIER (sa nomination au poste de Sous-secrétaire d'État au Ministère des Travaux Publics), 134.
LEVEQUE, 711.
LHERMITEAU, 1375.
L'HOPITAL, 1249.
LIHOURY (Partie déclarée navigable du), 603.
LION, 856.
LLANAS (Dame veuve), 424.
LOIRE (Département de la Haute). Emprunt et impôt extraordinaire, 789.
LOIRE (Assainissement de la vallée de la), 262. — Défense de la rive gauche, 1068.
LOIR-ET-CHER (Département de), 1204.
LOIRET (Département du). Emprunt et impôt extraordinaire, 787.
LOMBARDON et autres, 637.
LORIENT (Reconstruction de l'appontement du port de), 663.
LOT (Département du). Modification de la destination d'un emprunt, 25.
LUNEAU et RANCIAT, 1248.
LUTILHOUS (Commune de), 184.

M

MAILLARD (Syndic de la faillite de la société de la Halle aux cuirs de Paris, 1108.
MAINEMARE, 431.
MAINE-ET-LOIRE (Département de). Emprunt, 10.
MALLET, 197.
MARAIS de Fos (Dessèchement des) et colmatage des terrains de la Crau, 529.

MARAIS (Dessèchement des) :

— (1) Association syndicale libre, puis autorisée. — Travaux antérieurs à l'autorisation. — Participation à la dépense. — Point de départ. — (*Syndicat des Agadis de Padirac contre sieurs Barrières, Viroles et autres.*) — Une association syndicale libre a été, en 1866, convertie en association autorisée par un arrêté préfectoral pris en vertu de l'article 8 de la loi du 21 juin 1865, mais rapporté ensuite (1869) comme n'ayant pas été précédé des formalités prescrites. En 1870, l'autorisation est définitivement régularisée par un arrêté pris dans les termes du titre III de la loi, articles 9 et suivants. — Question de savoir à partir de quelle époque les propriétaires qui avaient toujours refusé de faire partie de l'association libre peuvent être contraints de contribuer aux travaux. Est-ce à partir de 1866 ou de 1870? — Le conseil de préfecture ayant déclaré que les cotisations des propriétaires dissidents ne devaient avoir pour sujet que les travaux postérieurs à l'autorisation préfectorale pour la constitution du syndicat, — décidé, par interprétation de cette disposition, qu'elle n'avait entendu viser que l'autorisation de 1870, la seule qui ait fait entrer les dissidents dans l'association et leur ait créé des obligations à l'égard du syndicat; quant à l'arrêté de 1866, il n'a eu pour but et pour effet que d'attribuer à l'association restée libre les avantages résultant des articles 15 à 19 de la loi précitée (*C. d'Ét.*), 973.

— (2) Plus-value des terrains desséchés. — Expertise à la charge des concessionnaires. — (*Sieurs Clerc, Tessier et Cie contre le syndicat des marais du littoral de la Gironde.*) — Lorsque, aux termes du décret de concession, les propriétaires des terrains desséchés doivent payer aux concessionnaires la moitié de la plus-

MARAIS (*suite*) :

value acquise, ceux-ci doivent supporter les frais de l'expertise à laquelle il est procédé à l'effet de déterminer l'indemnité qui peut leur être due, y compris les frais de l'expert des propriétaires. — L'expertise fait partie de l'entreprise et a eu lieu dans l'intérêt des concessionnaires (*C. d'Et.*), 436.

— (3) Syndicat pour l'assainissement de la vallée de la Dives. — Entretien. — Taxes. — Expertise ordonnée et non faite. — Degré d'intérêt déterminé par l'étendue des propriétés. — Sieurs Porin et autres.) — Grief tiré de ce que des rôles pour l'entretien des travaux auraient été émis avant que les travaux mêmes d'assainissement fussent terminés. Rejet : l'article 25 de la loi du 16 septembre 1807, relatif au dessèchement des marais, est inapplicable à des travaux d'assainissement exécutés par un syndicat constitué entre les communes intéressées en vertu des articles 35 et 36 de cette loi : de plus, un décret constitutif de l'association syndicale pour l'entretien des travaux d'assainissement a autorisé l'émission du rôle pour les dépenses d'entretien. — Grief tiré de l'absence de dépôt pendant un mois, à la mairie de la commune de la situation des lieux, des plans parcellaires et des projets de travaux et de répartition de la dépense. Rejet : cette obligation, formulée par le décret qui a constitué le syndicat d'assainissement de la Dives, ne se trouve pas reproduite dans le décret qui a organisé le syndicat d'entretien des travaux. Grief tiré de ce que le compte des travaux exécutés pendant un exercice n'a pas été déposé à la mairie dans les deux mois de la clôture de cet exercice. Rejet : cette formalité a seulement pour but de permettre aux propriétaires de présenter, après chaque exercice, leurs observations aux syndics, or, ceux-ci ont pu discuter devant le conseil de préfecture la légalité des rôles et le montant des cotes. — Taxes établies d'après l'étendue des terrains et non d'après l'intérêt à l'entretien des travaux, à raison de leur valeur et de leur situation : décidé que, dans les circonstances et à raison de la nature des travaux, il n'y avait pas lieu de prendre ces deux éléments en considération pour apprécier le degré d'intérêt. — Procédure. — Lorsqu'un conseil de préfecture a, par un premier arrêté, ordonné une expertise (dans l'espèce, en matière de taxes syndicales, pour constater le degré d'intérêt de chaque propriétaire à une dépense), il ne peut pas, par un second arrêté, décider que cette expertise n'aurait pas lieu. — Le premier arrêté doit sortir son plein et entier effet avant qu'il soit statué au fond. — Arrêté ordonnant une expertise ; caractère préparatoire ; recours non recevable (*C. d'Et.*), 207.

— (4) Travaux reçus par section. — Frais d'entretien. — Travaux antérieurs à la constitution du syndicat. — (*Sieurs Clerc, Tessier et Cie contre le syndicat des marais du littoral de la Gironde.*) — Décidé, par interprétation du décret de concession du dessèchement des marais du littoral de la Gironde et du décret constitutif de l'association des propriétaires intéressés à l'entretien des travaux de dessèchement, que la réception des travaux pouvait être scindée par sections, et que, du jour de la réception définitive de chaque section, les frais d'entretien étaient à la charge du syndicat représentant les propriétaires intéressés, même pour les dépenses antérieures à la constitution officielle de ce syndicat (*C. d'Et.*), 433.

MARCEL (Dame Vve) et MAYOUX, 154.
MARIE (Clotilde) et Émile Gaujard, 1207.
MARILL-BOSCH, 1230.
MARNE (Département de la), 421.
MARSEILLE (Ville de), 212.
MARSEILLE (Port de). Établissement et exploitation de hangars publics sur les quais, 1186.
MARTIN, BRONDET et Ce, 486.
MARY (Anna), 1227.
MAUFRA et BAUQUIN, 1124.
MAUREL, 842.
MAURIN (Victorin), 1272.
MAYOUX et dame Vve Marcel, 154.
MENARD, 444.
MERVILLE (Paul), 1251.
MEUSE (Département de la). Emprunt, 26.
MIDOUZE (Amélioration de la), 258.
MINISTÈRES (Création de) :
— des Arts 133 ; de l'Agriculture, 135.
MINISTÈRE des Travaux publics :
— Décret modifiant celui du 21 oc-

tobre 1876 sur l'organisation, 594.
— Décret qui charge M. Legrand (P.), de l'intérim, 1087.
MINISTRE des Travaux Publics : Nomination de MM. Raynal, 132; Varroy, 134; Hérisson, 1088.
(*C. d'Et.*), 138, 154, 156, 428, 445, 467, 711, 739, 840, 863, 868, 872, 875, 990, 1089, 1138, 1203, 1238, 1245, 1365, 1377.
MINISTRE de la Guerre, 158, 976.
MINISTRE de l'Intérieur, 842, 1365.
MINTO (Steamer *Chevington*), 467.
MOHAMED-BEN-SAAD, 616.
MOISANT, 741.
MONDUIT et BÉCHET, 1355.
MONJALON (Frères), 1347.
MONTLUÇON (Agrandissement du port de) sur le canal de Berry, 1455.
MONTMARAULT (Commune de), 495.
MONTREN (Commune de), 857.
MORBIHAN (Département du), 952.
MOREAU (Alfonse), 487.
MORET, NOELL et autres, 866.
MORLAIX (Amélioration de la rivière de), 257.
— (Port de). Exploitation du plateau de carénage, 349.
MOTTET et SOGNO, 976.
MULLER (Vve), DULOUP et VIRCHAUX, 633.
MUSSONE, 1359.
MUSSY-SUR-SEINE (Commune de), 1136.

N

NAYS (de), 1262.
NEGRE et ROMMEL frères, 483.
NICOLAU, DE VILAR et autres, 1133.
NÎMES (Ville de), 456.
NOEL et VIGUIER, 203.
NOELL, MORET et autres, 866.
NOUVELLE (Curage du port et du chenal de la), 573.
OCCUPATION TEMPORAIRE. — Propriété close. — Chaussée. — Exemption. — (*Compagnie des Salins du Midi.*) — La servitude d'occupation temporaire créée par les arrêts du Conseil de 1755 et de 1780 peut-elle être imposée, en dehors du cas d'enclave, et simplement dans le but de faciliter le transport à pied d'œuvre des matériaux nécessaires à un travail public? — Non résolu par l'arrêt, mais voir sur ce point l'avis du Conseil des Ponts et Chaussées. Une chaussée fermée par une barrière d'un côté et de l'autre par la porte d'une maison, sous la voûte de laquelle elle passe, constitue une propriété close dans le sens de la loi. Lorsque l'arrêté d'autorisation est annulé, la question d'indemnité due à raison de l'occupation antérieure à l'annulation doit être portée devant le conseil de préfecture (*C. d'Et.*), 1241.

O

OISE (Département de l'). Emprunt, 26.
OLORON (Gave d'). Bac de Légugnon. Approbation de tarif, 604.
ORAN (Département d'). Emprunt, 10.
ORIOL (Dame veuve), 201.
OSSON, 1104.

P

PAILLISSE et autres, 189.
PALAIS des Tuileries. Ouverture d'un crédit pour l'enlèvement des ruines, 1291.
PARC de l'Exposition de 1878. Convention passée entre l'État et la ville de Paris pour sa conservation, 39.
PARIS, TARBÉ, JOUGLA et autres, 844.
PARIS (Ville de), 415, 498, 741, 960, 1108, 1239.
PAS-DE-CALAIS (Département du). Emprunt et impôt extraordinaire, 28.
PAU (Ville de), 460.
PÉAGE (Rachat du) sur le port d'Issau, 1178. *Voir* aussi ponts à péage.
PELISSIERE (de), 857.

PENSIONS CIVILES :

— (1) Fixation, pour l'année 1882, du crédit d'inscription des pensions civiles régies par la loi du 9 juin 1853, 1080.
(2) Pensions de l'armée de mer. — (*Sieur Courbebaisse.*) — Ingénieur des Ponts et Chaussées chargé de la direction des travaux hydrauliques de Rochefort et ayant reçu, à ce titre, du Ministère de la Marine une allocation annuelle qui a été soumise à une retenue au profit de la caisse des Invalides de la marine. — Cette allocation ne devait pas entrer dans

PENSIONS CIVILES (*suite*) :

la composition du traitement moyen, base de la pension. — Elle ne constituait pas un supplément de traitement ou un émolument personnel : elle était seulement destinée à couvrir des frais de bureau et autres dépenses. — Le réclamant n'était pas officier de marine ni assimilé, mais ingénieur des Ponts et Chaussées, dont les droits à pension restaient régis par la loi du 9 juin 1853. — Le prélèvement qui a dû être opéré au profit de la caisse des Invalides de la marine et qui porte sur toutes les dépenses tant du personnel que du matériel du Ministère de la Marine, n'a pu créer un droit à pension ou supplément de pension sur ladite caisse. — La loi du 5 août 1879, qui a porté de 3 à 5 p. 100 la retenue opérée au profit de la caisse sur la solde des officiers et assimilés, n'était pas applicable à cet ingénieur. — Réserve en conséquence du droit de réclamer la restitution de ce qui aurait été retenu en trop (*C. d'Et.*), 470.

— (3) Sous-ingénieur des Ponts et Chaussées. — Pension de conducteur. — (*Sieur Catier.*) — Les conducteurs principaux des Ponts et Chaussées, qui ont reçu le titre de sous-ingénieurs dans les termes du décret du 21 décembre 1867 ne peuvent pas réclamer le bénéfice des dispositions édictées en faveur des ingénieurs, par la loi du 9 juin 1853 sur les pensions civiles. — Recours du sieur Catier contre un décret du 26 janvier 1880, liquidant sa pension de retraite à la somme de 1 600 francs. — Sa pension a été à tort limitée d'après le maximum déterminé par la section 3 du tableau n° 3 annexé à la loi du 9 juin 1853; en effet; les sous-ingénieurs des Ponts et Chaussées sont, par les décrets et règlements les concernant, assimilés de tous points aux Ingénieurs de 2e classe des Ponts et Chaussées; ils remplissent les mêmes fonctions, reçoivent le même traitement, jouissent des mêmes prérogatives; ils doivent être également assimilés aux ingénieurs au point de vue du maximum de leur pension de retraite; par suite, la pension du requérant ne devait être limitée qu'au maximum des deux tiers du traitement moyen de ses six dernières années de service (*C. d'Et.*), 1559.

— (4) Caisse des retraites de la Drôme. — Agent voyer. — Suspension après les événements de 1851. — Réintégration en 1870. — Retenues non versées dans l'intervalle. — Droit à pension. — (*Sieur Bernard.*) — Un agent voyer, entré en 1837 au service vicinal du département de la Drôme, suspendu de ses fonctions après les événements de 1851, et réintégré dans son service par arrêté préfectoral du 1er octobre 1870, en exécution du décret du 12 septembre précédent, peut faire entrer dans le calcul des trente ans nécessaires pour son admission à la retraite le temps écoulé depuis son remplacement en 1851 jusqu'à sa réintégration en 1870, et ce encore bien qu'il n'ait versé à la caisse des retraites, pendant cette période, aucune retenue. — Le décret de 1870 a rendu aux fonctionnaires leurs droits à l'ancienneté. — Annulation de la décision du Ministre de l'Intérieur qui avait refusé de procéder à la liquidation de la pension (*C. d'Et.*), 136.

PEPONEY, 1255.
PEQUART. 454.
PERETMERE, 1117.
PERRAVEX et BOZZINO, 840.
PERRIN et dame DE SOMMARIVA, 1101.
PERROT, 1324.

PERSONNEL :

— (1) Listes chronologiques des hauts fonctionnaires des Travaux Publics de 1599 à 1882, 223.
— (2) Institution d'un comité chargé d'établir un tableau d'avancement pour les ingénieurs des Ponts et Chaussées et des Mines, 705.
— (3) Tableau indiquant les modifications survenues dans le personnel des agents inférieurs, 886.
— (4) Nomination des agents secondaires et des agents inférieurs, 1150.

I. — Ingénieurs.

1° Nominations, 380, 643, 746, 1023, 1280.
2° Promotions, 238, 1023, 1154, 1380.
3° Honorariat, 380, 1380, 1487.
4° Décorations, 90, 238, 380, 1022, 1154, 1487.

5° Services détachés, 90, 240, 380, 515, 643, 1154, 1380.
6° Congés, 91, 1280.
7° Congés renouvelables, 92, 643, 1488.
8° Disponibilité, 241, 381, 764, 1024, 1381.
9° Démissions, 1155, 1381, 1488.
10° Retraites, 92, 241, 381, 515, 644. 765, 890, 1024, 1155, 1281, 1381, 1488.
11° Décès, 92, 242, 381, 515, 644, 1281, 1488.
12° Décisions diverses, 92, 242, 382, 515, 644, 765, 890, 1024, 1156, 1281, 1381, 1488.

II. — Conducteurs.

1° Nominations, 98, 247, 386, 520, 653, 767, 894, 1029, 1161, 1283, 1389, 1494.
2° Avancements, 101, 249, 389, 521, 1031, 1162, 1283, 1494.
3° Décorations, 98, 1029,
4° Services détachés, 101, 249, 403, 521, 654. 768, 895, 1162, 1283, 1389, 1495.
5° Congés, 104, 249, 404, 522, 654, 768, 895, 1284, 1390, 1495.
6° Congés renouvelables, 104, 250, 522, 654, 895, 1032, 1284, 1390, 1496.
7° Disponibilité, 104, 404, 522, 655, 768, 896, 1032, 1162, 1284, 1390, 1496.
8° Démissions, 250, 404, 523, 655, 769 896, 1032, 1163, 1285, 1390, 1496.
9° Retraites, 251, 404, 523, 769, 896, 1032, 1163, 1285, 1391, 1496.
10° Décès, 104, 251, 405, 523, 655, 896, 1033, 1164, 1286, 1391, 1497.
11° Décisions diverses, 105, 251, 406, 524, 655, 769, 897, 1033, 1164, 1286, 1392, 1497.

PETRÉ (Veuve et GUICHARD, 1365
PIAU, BAUDRIER et autres, 724.
PIETTE et consorts, 1319.
PISSEVIN, 1112.
PLAISANCE, TASQUE et de LASSERADE (Communes de), 1372.
PLESSY, 155.

PONTS :

— (1) Etablissement d'un pont sous rails au passage à niveau de la route départementale n° 13 (Jura), 259.
(2) Construction des deux ponts de Mauves et de Thouaré, sur la Loire (Loire-inférieure). Participation du Ministère des Travaux Publics à la dépense, 1070.

Reconstruction du pont :

— (1) Suspendu sur la Siagne (Alpes-Maritimes) 1314.
— (2) de la porte et des ponts Saint-Pierre à Besançon (Doubs), 1174.
— (3) du Loup, sur la route nationale n° 7 (Alpes-Maritimes), 262.
— (4) du tablier du pont de l'Abbé, sur le Var (Alpes-Maritimes), 261.
— (5) d'Arifates, sur la Truyère (Lozère), 1070.
— (6) Ysoir, sur la Sarthe, au Mans, (Sarthe), 1314,
— (7) de la Douceur, sur la Dranse (Haute-Savoie), 1073.
— (8) d'Ivry, sur la Seine, route nationale n° 19 (Seine), 580.
— (9) Restauration du pont suspendu de la Caille, route nationale n° 201 (Haute-Savoie), 1073.
— (1) Accumulation de décombres sous un pont. — Etablissement d'une levée insubmersible et d'un pont en amont par une compagnie de chemin de fer. — Obstacle à l'écoulement des eaux. — Dégradation des berges de la rivière. — (*Ministre des Travaux Publics contre sieur Escarraguel.*) — Responsabilité du concessionnaire, malgré les dragages effectués à ses frais par les ingénieurs de l'Etat. — Répartition, entre l'Etat et le concessionnaire, des dépenses faites en régie pour réparer le dommage, ainsi que des frais d'expertise et des dépens. L'Etat ne peut pas, dans le but de se faire décharger de la responsabilité qui lui incombe à raison d'un dommage qui s'est produit, se prévaloir d'une décision précédente, intervenue entre son adversaire et un tiers dans une instance où il n'y a pas de partie. — Dommages. — Expertise. — La partie qui a, d'ailleurs, assisté à la tierce expertise ne peut pas soulever, pour la première fois, devant le Conseil d'Etat, un grief tiré de ce qu'elle n'aurait pas été convoquée à l'expertise et n'y aurait pas assisté. — Cette irrégularité aurait dû être relevée d'abord devant le conseil de préfecture (*C. d'Et.*), 138.

PONTS à péage (Rachat des

— (1) de Tonnay-Charente (Charente-Inférieure), 1315,
— (2) de Beaucaire, sur le Rhône (Gard), 1073.

PONTS (*suite*) :

— (3) de Manosque, sur la Durance (Basses-Alpes), 582.
— (5) de Bourret, sur la Garonne (Tarn-et-Garonne), 665.

— (6) Pont de bateaux sur le petit Rhône, à Saint-Gilles. Déchéance des droits des concessionnaires, résultant pour eux de l'arrêté du 13 prairial an XI, 63.
— (7) Etablissement d'un bac à proximité, indemnité. — Compétence. — (*Sieur Lantier et Cie.*) — Le conseil de préfecture est compétent pour statuer sur une demande d'indemnité fondée sur l'inexécution du contrat par lequel l'Etat a fait la concesion d'un pont à péage. — Le concessionnaire d'un pont à péage, dont le cahier des charges n'interdit pas à l'Administration le droit d'établir des voies de communication parallèles à la route desservie par le pont concédé, a droit à indemnité à raison du préjudice que lui cause l'autorisation donnée à un usinier d'établir un bac à proximité du pont et en vue, non de desservir une voie de communication nouvelle, mais de permettre aux ouvriers de l'usine d'échapper au péage du pont (*C. d'Et.*), 413.
PONT-SAINT-ESPRIT (Commune de), 1336.
PONT de Montrond (Société du), 1237.
PORIN et autres, 207.

PORTS DE MER :

— (1) Loi qui protège le balisage dans les eaux maritimes, 785.
— (2) Eclairage électrique des côtes de France et installation de signaux sonores (*L.*), 901.

Amélioration des ports de :

— (1) Bouc (Bouches-du-Bhône), 1436.
— (2) Calais (Pas-de-Calais), restauration d'une digue, 1073.
— (3) Carteret (Manche). Etablissement d'un quai et d'une cale, 1072.
— (4) Cette (Hérault). Etablissement d'une carrière et d'un chemin de fer, 575. Extension et amélioration des quais, 784,
— (5) Ciotat (Bouches-du-Rhône). Approfondissement, 794.
— (6) Collioure (Pyrénées-Orientales). Création d'une plage artificielle, 581.
— (7) Nouvelle (Aude), curage du port et du chenal, 573.
— (8) Port-en-Bessin (Calvados). Prolongement du bassin intérieur d'échouage, 1070.
— (9) Port-Tudy (Ile de Groix). Création d'un port de refuge, 784.
— (10) Saint-Raphaël (Var). Travaux d'amélioration, 580.
— (11) Tremblade (Charente-Inférieure). Travaux d'amélioration, 572.

Divers :

— (1) Boulogne. Affectation d'un terrain, 903.
— (2) Dieppe, Exploitation de ponts-bascules, 597.
— (3) Havre. Reconstruction des portes des écluses, 569.
— (4) Lorient. Reconstruction de l'appontement, 663.
— (5) Morlaix. Autorisation de continuer l'exploitation du plateau de carénage, 349.
— (6) Saint-Nazaire. Concession de l'exploitation du service de halage, 680.
— (7) Dégradations causées à la jetée d'un port maritime. — Coup de mer. — Force majeure : pilotage ; règlement. — [*Ministre des Travaux Publics contre sieur Minto* (*steamer* Chevington).] — Le capitaine d'un navire ne peut pas être déclaré responsable des avaries que le choc de ce navire a fait éprouver à la jetée d'un port, lorsqu'il est établi que ce navire a été poussé par un coup de mer. — Le dommage est le résultat d'un cas de force majeure. — Rejet de l'objection tirée de ce que le capitaine aurait commis une infraction aux règlements sur le pilotage en entrant dans le port sans pilote. — Voir les observations du commissaire du Gouvernement (*C. d'Et.*), 467.
— (8) Port maritime, — Dépôt d'objets entravant la circulation. — Contravention. — Amende. — Frais. — [*Ministre des Travaux Publics contre sieur Lejeune* (*brick-goëlette* Marie-Thérèse).] — L'encombrement de la partie d'un quai réservée à la circulation, par le dépôt de marchandises déchargées d'un bâtiment, constitue une contravention de grande voirie lorsqu'il est interdit par le reglement du port ; mais, aucune amende n'étant établie pour la répression de ce fait, le contrevenant ne peut être

condamné qu'aux frais auxquels a donné lieu l'enlèvement d'office des objets déposés et aux frais du procès-verbal (*C. d'Et.*), 428.
PORT-EN-BESSIN (Prolongement du bassin intérieur d'échouage de), 1070.
PORT SEC à la gare de Châlons-sur-Marne (Établissement d'un), 1468.
PORT-TUDY (Création d'un port de refuge à), 784.
PORTES et FAVAREL 191.
PRÉFET de la Charente, 144.
— de l'Hérault, 1363.
— de la Meuse, 502.
— de l'Yonne, 497.
PRIMOIS, GERMAIN et Compagnie anonyme du chemin de fer de l'Ouest, 628.
PYRÉNÉES (Département des Basses). Impôt extraordinaire, 26.
PYRÉNÉES-ORIENTALES (Département des), 961, 1121.

R

RAMON, 417.
RANCIAT et LUNEAU, 1248.
RASKIN, 158.
RAYMOND et dame AMPHOUX, 212.
RAYNAL (sa nomination au poste de Ministre des Travaux Publics), 132.
REGNIER, 1239.
RENOUX (Vve) et dame COTTET, 619.
RENSON, THIRY-BORGNET et autres, 1330.
RÉSERVE à la reproduction du poisson (Loiret) (Suppression d'une), 1178.
RÉSILIATION :
— (1) Construction d'un quai. — (*Ministre des Travaux Publics contre sieur Villebessey.*) — Diminution de plus d'un sixième dans la masse des travaux. — Droit à résiliation du marché, nonobstant la restitution de certains travaux à l'entrepreneur, postérieurement à l'arrêté attaqué, article 51 des conditions générales de 1866. — Les articles 50 et 51, qui obligent l'entrepreneur à soumettre d'abord ses réclamations à l'Administration avant de les porter devant la juridiction contentieuse, ne concernent pas une demande en résiliation pour diminution de plus d'un sixième dans la masse des travaux. — Ces articles ne s'appliquent qu'aux difficultés d'exécution qui peuvent s'élever dans le cours de l'entreprise, entre les ingénieurs et l'entrepreneur (*C. d'Et.*), 446.
— (2) Construction d'un fort. — Cahier des charges du génie du 7 mai 1857. — (*Sieurs Sogno et Mottet contre le Ministre de la Guerre.*) — Demande de résiliation et d'indemnité fondée sur ce que, par suite des exigences des officiers ou du retard dans les payements d'acomptes à raison des travaux faits, les entrepreneurs ont été forcés d'augmenter leur fonds de roulement; rejet : ils ne justifient pas d'ordres exprès et, en outre, ils se sont mis en avance de leur propre initiative. — Pour déterminer le montant des onze douzièmes constituant le maximum des acomptes auxquels l'entrepreneur a droit au cours des travaux, il n'y a lieu de tenir compte du prix du matériel par une autre caution. — Il faut tenir compte seulement du montant des travaux exécutés. — Remplacement d'une caution présentée par l'entrepreneur.— Exécution des travaux confiée à cette caution; expulsion d'un commis. — Droits de l'Administration; pas d'indemnité. — Ordres contradictoires ayant occasionné un trouble dans la marche de l'entreprise et des fausses manœuvres, mais n'ayant pas modifié les bases du contrat; non-lieu à la résiliation, mais droit éventuel à des dommages-intérêts. — Expertise ordonnée avant faire droit par le Conseil d'Etat pour établir l'existence et l'importance du préjudice. — Experts à désigner par les parties et par le Ministre de la Guerre, sinon d'office par le président de la section du contentieux, qui désignera aussi le tiers expert; serment à prêter devant le Préfet du département : rapports à déposer au secrétariat du contentieux. — Sable : difficulté imprévue d'extraction; prix nouveau; expertise; — augmentation de prix pour lavage du sable de carrière; difficulté réglée par convention ; rejet. — Moellons : extraction dans les conditions prévues; pas d'indemnité. — Déblais, aucune difficulté imprévue; rejet. — Parements taillés à la fine pointe; aucun ordre produit; rejet. — Demande d'indemnité à raison de l'augmentation des transports et de la hausse de la main-d'œuvre; prix prévu au bordereau : rejet. — Mise en régie prononcée parce que l'entrepreneur ne s'est pas conformé aux ordres de service relatifs au nombre des ouvriers et à l'activité à donner

Dommages (suite) :

x: pas d'indemnité; de-
rix du matériel; rejet : le
été employé dans des con-
rmales et comme consé-
a régie. Demande du paye-
diat des travaux dus. Retard
u refus par l'entrepreneur
les attachements; rejet
976.
de Paris. — Construction
aux cuirs. — Résiliation
pour inexécution des clau-
ier des charges; saisie du
ent à titre de dommages-
(*Sieur Maillard, syndic
llite de la société de la
r cuirs de Paris contre
'aris.*) — (*C.d'Et.*), 1108.
ne. — Résiliation. — Re-
atériel. — Frais de garde,
et de magasinage. — In-
- Renvoi devant l'Adminis-
Cahier des charges de 1866
43) (*Sieur Dessoliers.*) —
— Appréciation, à la suite
rtise ordonnée par le Conseil
la valeur et de l'importance
l nécessaire à l'achèvement
prise et existant sur les
u moment où a été ordonnée
on indéfinie des travaux. —
condamné à reprendre tous
qui, d'après a nature des
estant à terminer et les mo-
apportées par les ingénieurs
primitif, auraient été, sans
on, utilisés par l'entrepre-
l'achèvement des travaux
43). — Frais de garde et
du matériel dus par l'Etat
rtie du matériel qui devait
ie. — Refus, par le Conseil
ure, de statuer sur ce point
e l'insuffisance des justifi-
ductes.—Renvoi devant l'Ad-
on et, en cas de désaccord,
Conseil de préfecture pour
on. — Intérêts dus pour
e année (*C. d'Et.*), 1526.
ication des articles 33, 44,
lu devis général des travaux
— (*Sieur Raskin contre
tre de la Guerre.*) — De-
n résiliation fondée sur ce
découvert de l'entrepreneur
endant plusieurs périodes,
a proportion d'un douzième;
rejet : l'entrepreneur fait figurer à tort dans la supputation du découvert : 1° le solde d'un exercice dont le payement n'a été retardé que par son refus de signer les pièces de comptabilité; — 2° le montant d'approvisionnements faits pour son compte. - Mise en régie. — Demande tendant à être exonéré des conséquences; rejet : inaction de l'entrepreneur : retard dans l'exécution des travaux; insuffisance d'ouvriers sur le chantier; refus de se conformer aux mises en demeure des officiers du génie; réponse formulée par la caution avec des réserves qui équivalaient à un refus d'obtempérer (*C. d'Et.*), 158.

Responsabilité :

— (1) Abattoir communal. — Vices de construction. Responsabilité de l'entrepreneur. — Délai conventionnel de vingt ans. — Validité. — (*Ville de la Fère contre héritiers Gallant.* —Quoique, aux termes des articles 1792 et 2270 du Code civil, les architectes et entrepreneurs soient déchargés, après dix ans, de la garantie des gros ouvrages qu'ils ont faits ou dirigés, l'entrepreneur qui se charge de l'exécution d'un travail public communal peut valablement se soumettre, par une convention passée avec la commune, à un délai de responsabilité plus prolongé (dans l'espèce, délai de vingt ans). — L'entrepreneur soutenant qu'une telle clause était nulle en vertu de l'article 2220, qui interdit de renoncer à l'avance à la prescription. — Renvoi devant l'Administration et, en cas de contestation, devant le conseil de préfecture pour la fixation du chiffre de l'indemnité à laquelle la ville est, dès à présent, reconnue avoir droit (*C. d'Et.*), 151.

— (2) Responsabilité. — Ville de Paris. — Cassation. — Consignation d'amende. — (*Ville de Paris.*) — La loi du 10 vendémiaire an IV, d'après laquelle les citoyens habitant la même commune sont garants civilement des attentats commis sur le territoire de la commune soit envers les personnes, soit contre les propriétés, n'est pas applicable à la ville de Paris en l'état de son organisation municipale. Il doit être consigné autant d'amendes qu'il

y a de parties ayant un intérêt distinct, encore qu'elles se soient réunies pour former leur pourvoi par un seul et même acte (*C. de cass.*), 498.
REYNAUD et autres, 983.
Rivières canalisées. Canaux de navigation. Nouveau règlement de police de la navigation, 744, 1003. (*Voir* cours d'eau.)
Rhône (Construction d'un bas-port sur la rive gauche du), 903 ; — amélioration de la navigation, 1291, 1470.
Rhône (Amélioration du haut), 579.
ROCHARD-LEBRETON, 1332.
ROGER (Epoux), 1261.
ROND, 877.
ROSSFELDER (G.), 489.
ROSSI, 629.
ROSTAND DE SAINT-PONCY (Dame), 623.
Rousseau (Sa nomination au poste de Sous-Secrétaire d'Etat au Ministère des Travaux Publics), 135.

Routes départementales :

— (1) Construction de la route départementale n° 40, de Montreuil à Pantin, 1316.
— (2) Elargissement et amélioration de l'annexe de la route n° 7 (Haute-Garonne), 259.
— (3) Elargissement et parachèvement de la route n° 19 (Meurthe-et-Moselle), 661.
— (4) Elargissement de la route des Basses-Pyrénées, de Bayonne à Hasparren, 791.
—(5) Reconstruction partielle de la route de Ciboure au Socoa (Basses-Pyrénées), 581.

Rectification :

— (1) de la route départementale n° 5 (Ain), 261.
— (2) de la route n° 3 (Aube), 903.
— (3) de la route n° 4 (Charente), 790.
— (4) de la route n° 1 (Drôme), 902.
— (5) de la route n° 9 (Gers), 572.
— (6) de la route n° 4 (Isère), 1453.
— (7) de la route n° 9 (Seine-et-Oise), 1316.
— (8) de la route n° 10 (Var), 1313.
— (9) de la route n° 2 (Vaucluse), 257.

Routes nationales :

— (1) Règlement relatif à l'instruction des affaires et à la transmission des dossiers, 81, 83.
— (2) Règlement pour le service des cantonniers (*Circ*), 363.
— (3) Etat de décomposition des dépenses d'entretien : classification de certains articles spéciaux (*Circ.*), 886.
— (4) Pose de conduites d'eau et de gaz sous le sous-sol des routes : instructions, 888.

— (1) Amélioration des routes nationales n°s 3 et 18 (Meuse), 574.
— (2) Amélioration des routes nationales (*L.*), 1307.
—(3) Prolongements : de la route n° 107 *bis*, de Florac à Alais, 1055 ; de la route n° 134 *bis*, de Pau aux Eaux-Bonnes (Basses-Pyrénées), 1310.

Rectification :

— (1) des routes n°s 84 et 92 (Ain), 664 et 263.
— (2) de la route n° 7 (Alpes-Maritimes), 262.
— (3) de la route n° 86 de Lyon à Beaucaire (Ardèche), 1174.
— (4) de la route n° 64 (Ardennes), 661.
— (5) de la route n° 70 (Côte-d'Or). Nouveau délai accordé à la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, pour les expropriations de terrains, 1071.
— (6) de la route n° 72 (Jura), 575.
— (7) de la route n° 133 (Landes), 665.
— (8) de la route n° 89 (Rhône), 795.
— (9) des routes n°s 5 et 202 (Haute-Savoie), 577 et 578.
— (10) de la route n° 14 (Seine-Inférieure), 793.
— (11) de la route n° 147 (Haute-Vienne), 260.
— (12) Déviation de la route n° 82 (Loire), 1454.
ROUXEL, 182.
ROYER, 617.

S

Saint-Nazaire. Concession de l'exploitation du service de halage, 680.
SAINT-PASTOUS, 1339.
Saint-Raphael (Amélioration du port de), 580.
SANLOUP, 1243.
SANS frère et sœur, 630, 632.
Saône (Construction de deux nouveaux ports sur la rive gauche de la), 662.
Saône (Département de la Haute). Em-

prunt, 1057.
SARLANDIE (Dame), 205.
SARTHE (Département de la), 101.
SAVOIE (Département de la). Impôt extraordinaire, 26.
SCARPE inférieure (Amélioration de la). 663.
SEDAN (Ville de). Emprunt et mpôt extraordinaire, 566.
SEINE (Département de la), 505, 1375.
SEINE (Fleuve de). Réfection du pont d'Ivry, 580.
SEINE-ET-MARNE (Département de). Impôt extraordinaire, 565.
SEINE-ET-OISE (Département de). Emprunt, 1057.
SENARD, 175.
SENS (Ville de), 438, 507.
SERRES, 1120.
SIRAMY, 874.
SOGNO et MOTTET, 976.
SOLER DE BALLESTER et CASELLAS, 440.
SOMMARIVA (Dame de) et PERRIN, 1101.
SOUQUES, 738.
SOUS-SECRÉTAIRE D'ÉTAT au Ministère des Travaux Publics :
Nomination de MM. Lesguillier, 134; Rousseau, 135; Balhaut, 1088.

SYNDICAT :

— des Agadis de Padirac, 973.
— de l'Agly, 424.
— d'Arc-et-d'Arvan, 1359.
— du canal de Beaucaire, 459.
— du canal de Carpentras, 441.
— des digues de la Gresse, 837.
— des eaux de l'Habra. 1110.
— de la faillite de la compagnie d'Orléans à Rouen, 1204.
— des marais du littoral de la Gironde, 433, 436.
— des Molières du Mollenel de Saint-Valery sur Somme, 967.
— de Saint-Laurent de la Salanque, 417.
— de la Selle, 430.

TAILLEFER, 1247.
TALHOUET (De), 473.
TARBE, PARIS, JOUGLA et autres, 844.
TASQUE, PLAISANCE et de LASSERADE (Communes de), 1372.
TESSIER, CLERC et Cie, 433, 436.
TESSIER et autres, 859.
THIERRY DELANOUE, 1257.
THIL (Commune de), 187.
THIRY-BORGNET, RENSON et autres, 1330.
THOMAS (Achille), 1265.
THOUVENOT et BERGERON, 1356.
TOUAGE à vapeur (Établissement d'un service de) sur le canal latéral à l'Oise, 686.
TOULOUSE (Ville de), 844.
TOURON (Jean), 1246.
TYSACK et BRAMFORT, 963.

TRAMWAYS :

— (1) Approbation d'un cahier des charges type pour la concession des tramways, 292.
— (2) Décret portant règlement d'administration publique pour l'exécution de la loi du 11 juin 1880, relative aux chemins de fer d'intérêt local et aux tramways, 926.
— (3) Etablissement d'un réseau de tramways dans la ville d'Elbeuf et sa banlieue, 808.
— (4) Exploitation, au moyen de machines locomotives, de la partie de la ligne de tramway de Suresnes à la place de l'Etoile comprise entre Courbevoie et ladite place, 330.
— (5) Approbation de la cession faite à la compagnie régionale des tramways du Midi de la concession du tramway de Béziers à la plage de Sérignan. 585.
— (6) Prolongement jusqu'à la rue de la Sablière de la ligne de tramways du pont de Charenton à Créteil. 588.
— (7) Approbation de la convention relative à la rétrocession de l'entreprise des tramways de Calais à Guines (Pas-de-Calais), 1184.

V

VANDERCRUYCE, 853.
VAN VEERSSEN et Cie 852.
VAR (Département du). Impôt extraordinaire, 19. — Emprunt, 27.
VARROY (Sa nomination au poste de Ministre des Travaux Publics), 134.
VERDIER, maire de la commune de Malons, 627.
VERNAUD, 960.
VIEIL (Jules) et DÉODAT, 488.
VIGNEAU, 427, 875.
VIGUIER et NOEL, 205.
VILAR (De), NICOLAU et autres, 1155.
VILLEBESSEY, 445.

VIRCHAUX, Duloup et dame veuve Muller, 653.
VIROLES, Barrières et autres, 973.
VIVAREZ (veuve Chavasse), 482.

VOIRIE (GRANDE).

I. Routes et rues.

— (1) Contravention. — Égouts de la ville de Paris. — Dégradations. — Compétence. — Procédure. — Délai d'affirmation du procès-verbal. — Prescription. — Dommages à fixer par état. — (*Sieur Arlot.*) — Les dégradations causées aux égouts dépendant des rues de Paris constituent des contraventions de grande voirie dont il appartient au conseil de préfecture de connaître. — En matière de grande voirie, les procès-verbaux de contravention doivent-ils, à peine de nullité, être affirmés dans les trois jours? — Résolu négativement. — Une contravention de grande voirie, consistant dans une série de faits identiques et prolongés n'est pas couverte par la prescription de l'article 640 du Code d'instruction criminelle, alors qu'il est statué sur le procès-verbal moins d'un an après qu'il a été dressé, et que, d'ailleurs, le contrevenant n'établit pas que les faits aient pu être constatés plus tôt. — Un conseil de préfecture peut condamner, en principe, l'auteur d'une contravention de grande voirie à la réparation du dommage, sauf règlement ultérieur du montant de ce dommage (*C. d'Et.*), 720.
— (2) Contestation entre une compagnie de tramways et une compagnie d'omnibus. — Compétence judiciaire. — (*Compagnie des Chemins de fer parisiens, Tramways-Nord.*) — Les contestations qui s'élèvent entre une compagnie concessionnaire de tramways et une autre compagnie de transports au sujet des droits et obligations qui, pour l'une et l'autre, résultent des stipulations de leurs cahiers de charges ne rentrent pas dans la compétence du conseil de préfecture aux termes de la loi du 28 pluviôse an VIII. — C'est à l'autorité judiciaire qu'elles doivent être déférées (*C. d'Et.*), 715.
— (3) Construction élevée sur la voie publique. — Contestation sur le caractère de grande et de petite voirie. — Motifs insuffisants. — (*Sieur Mathieu Estrade.*) — Lorsque le prévenu d'avoir construit sans autorisation, sur un terrain dépendant d'une place publique, a soutenu, par des conclusions formelles, que le terrain faisait partie d'un embranchement classé comme annexe d'une route nationale, et qu'en conséquence, le conseil de préfecture était seul compétent pour connaître de la contravention, est insuffisamment motivé le jugement qui, pour repousser ces conclusions, se borne à déclarer que le prévenu n'a pas prouvé que le terrain fît partie de la route nationale. Le tribunal aurait dû rechercher quel était le caractère de la voie où la construction avait été élevée et décider d'après les plans et autres documents qui lui étaient soumis si le terrain litigieux appartenait à la grande ou à la petite voirie (*C. de cass.*), 1268.
— (4) Exhaussement de la voie publique en face d'une maison. — Appréciation du dommage en tenant compte du préjudice éprouvé, de la nécessité d'exécuter des travaux de nivellement et de réfection des portes et fenêtres, de la gêne dans l'exploitation, de la dépréciation des bâtiments. Rejet. — (*Sieur Lenoir.*) (*C. d'Et.*), 850.
— (5) Jet d'eau. — Excuse illégale. — (*Dame Deloy.*) — Le jet par une fenêtre sur la voie publique constitue la contravention prévue par l'article 471 du Code pénal. Est illégale l'excuse tirée de ce que, dans l'espèce, l'eau jetée n'était pas malpropre et n'avait causé aucun dommage (*C. de cass.*), 1270.
— (6) Voirie municipale. — Refus d'alignement. — Demande d'indemnité. — Rejet sans expertise. — (*Dame Sarlandie.*) — Demande d'indemnité dirigée contre la ville de Périgueux et fondée sur ce que le maire aurait refusé à la requérante l'alignement pour construire sur une place dépendant de la voirie municipale, en vue de ménager les intérêts de la ville pour l'exécution de certains travaux publics. Le conseil de préfecture a pu rejeter cette demande sans ordonner une expertise. — La requérante, en l'absence de réponse du maire, n'a pas renouvelé sa demande d'alignement, ni fait aucune diligence auprès du Préfet pour qu'il y fût fait droit. — Quant aux

Voirie (*suite*) :

travaux publics allégués, ils n'étaient qu'à l'état de projet (*C. d'Et.*), 205.

— (7) Travaux publics.—Voirie (Grande). — Chemin d'exploitation intercepté par une voie ferrée. — (*Commune de Thil.*)—Remplacement d'un passage en dessus, par un passage à niveau. — Convention alléguée. — Appréciation discrétionnaire du Ministre. — Acte d'administration. — Recours au Conseil d'Etat pour excès de pouvoirs non recevable. C'est au Ministre des Travaux Publics qu'il appartient d'apprécier et de régler les conditions dans lesquelles il doit être pourvu au rétablissement d'un chemin d'exploitation intercepté par une voie ferrée. — Dès lors, en autorisant, après enquête, l'ouverture d'un simple passage à niveau, le Ministre accomplit un acte d'administration dans la limite de ses pouvoirs. — C'est en vain que la commune se prévaudrait d'une convention qui serait intervenue entre elle et la compagnie du chemin de fer en vue de la construction d'un passage supérieur à la voie ferrée (*C. d'Et.*), 187.

— (8) Plantations sur les routes. — Dommage causé par les racines. — Dettes de l'Etat. — (*Sieur Lion.*) — L'Etat n'est pas tenu d'indemniser les riverains des grands routes, à raison du dommage causé à leur propriété par les racines des arbres plantés le long des routes. — Mais le riverain peut-il, conformément à l'article 671 du Code civil, couper les racines qui pénètrent sur son fonds? — (Non résolu par l'arrêt ; mais affirmativement par l'avis du Conseil des Ponts et Chaussées (*C. d'Et.*), 856.

— (9) Procès-verbal. — Foi due. — Preuve contraire. — Enquête. — Appel. — Voirie. — Travaux confortatifs. — Appréciations du caractère des travaux. — Compétence. — (*Sieur Emile Gaujard et Clotilde Marie.*) — Le jugement statuant sur un appel de simple police peut sans méconnaître la foi due au procès-verbal faisant foi jusqu'à preuve contraire, s'appuyer pour en contredire les constatations sur l'enquête régulièrement faite en première instance. S'il appartient exclusivement à l'autorité administrative d'apprécier le caractère confortatif de travaux faits sur une maison sujette à reculement, le juge de simple police peut au contraire, sans excès de pouvoir, déclarer que les travaux étaient conformes à l'arrêté d'autorisation, s'agissant alors non de l'interprétation mais de l'application pure et simple d'un acte administratif dont les dispositions ne présentaient pas d'ambiguïté (*C. de cass.*), 1267.

— (10) Travaux faits sans autorisation. — Démolition. — Absence de préjudice. — (*Sieur Victorin Maurin.*) — En prononçant l'amende à raison d'une construction faite sans autorisation, c'est à bon droit que le juge de simple police s'abstient d'ordonner la démolition des travaux, s'il est constant, en fait, que l'ouvrage, conforme à l'alignement, ne faisant pas saillie et n'empiétant pas sur la voie publique, ne cause aucun dommage à la commune, ni un préjudice quelconque à la viabilité (*C. de cass.*), 1272.

— (11) Lois et règlements. — Arrêté municipal. — Voie publique. — Trottoirs. — Contravention. — Anciens usages. — Exception préjudicielle. — Sursis. — (*Sieur Gavot père et consorts.*) — Le juge devant qui sont traduits des individus pour avoir contrevenu à un arrêté municipal prescrivant aux propriétaires riverains d'entretenir les trottoirs au devant de leurs maisons et de les maintenir constamment à leur hauteur normale, sans dépressions ni flaches, ne peut, tout en reconnaissant l'évidence des faits matériels reprochés aux prévenus, prononcer *de plano* le relaxe sous le prétexte que la construction et l'entretien des trottoirs constitueraient seulement une mesure d'impôt ne comportant l'application d'aucune peine par la justice répressive. Si la légalité de cet arrêté est contestée par les prévenus, qui dénient l'existence des anciens usages sur lesquels le maire s'est fondé pour mettre à la charge des propriétaires riverains l'entretien des trottoirs, le juge de police doit surseoir à statuer sur la poursuite du ministère public et impartir un délai aux prévenus pour qu'ils puissent soumettre l'examen de cette question à la juridiction compétente (*C. de cass.*), 635.

— (12) Lois et règlements. — Arrêté